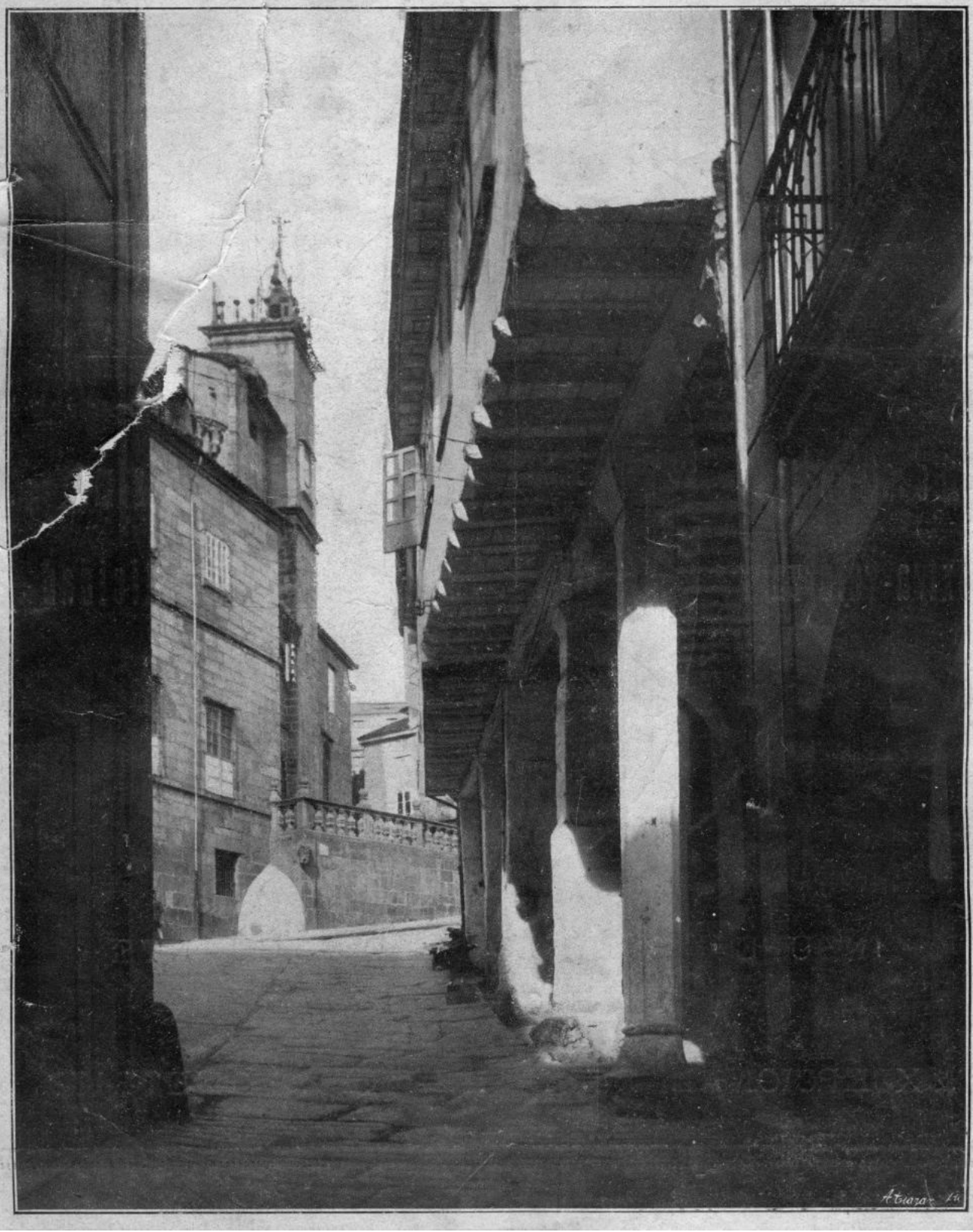
REVISTA DEL AUTOAEROCLUB de Galicia

AUTOMOVILISMO :-: TURISMO :-: AVIACIÓN :-: DEPORTES
SOCIEDAD :-: ARTE :-: ACTUALIDADES GRÁFICAS
ECONOMÍA
Y VARIEDADES



Ateneo Ferrol

LA NUEVA CUBIERTA

NACIONAL PIRELLI

CUERDA SUPERFLEX

(Balón)

"ESPAÑA"

Construcción extra-reforzada

Máxima elasticidad

INSUPERABLES DOTES DE AGUANTE
EN LAS CARRETERAS

EXCEPCIONAL RENDIMIENTO KILOMÉTRICO

LA SASTRERÍA MÁS ANTIGUA
DE GALICIA

IGLESIAS

(FUNDADA EN 1864)

ALCALDE CASÁS, 14 TELÉFONO 1634

LA CORUÑA

U. S. L.

Baterías
para Autos y Radio

REPRESENTANTE

J. Saurín

INGENIERO

Juan Flórez, 39

CORUÑA

ASEGURADORA DE ACCIDENTES

COMPAÑÍA OFICIAL DEL AUTO-AERO CLUB DE GALICIA,
AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, ANDALUCÍA, VIZCAYA Y TOURING CLUB

Capital social	Pesetas	2.500.000
» suscripto	»	2.000.000
» desembolsado.	»	800.000

Director general: ILMO. SR. D. JOAQUÍN URZÁIZ

PÓLIZAS A TODO RIESGO Y CUBRIENDO UNO O VARIOS RIESGOS

¡¡AUTOMOVILISTAS!! Consultad las condiciones de **AUTOSEGURO**

Oficina Central: Avenida Conde Peñalver, 19 y Víctor Hugo, 1 - Madrid

AGENTE EN LA CORUÑA: P. ANGUIANO

MARCIAL DEL ADALID, 11

Ateneo Ferrolán

Reservado para una importante marca de Neumáticos

Roulunds Slangebeskytter

PROTECTOR PARA TODA CLASE DE RUEDAS CON CÁMARA DE AIRE

IMPIDE estallidos y pinchazos.

PROPORCIONA una conducción suave y agradable.

EVITA pérdidas de tiempo y gastos, y da una gran seguridad en los largos viajes.

EVITA todo recalentamiento anormal.

AUMENTA la duración de las cámaras y neumáticos.

"VASCONGADA"

ASEGURADORA DE ACCIDENTES

Domiciliada en San Sebastián

CAPITAL SOCIAL: 2.000.000 de Pesetas

COMPLETAMENTE DESEMBOLSADO

SEGUROS CONTRA INCENDIOS, ROBO ACCIDENTES DE AUTOMÓVILES Y RESPONSABILIDAD CIVIL, TRANSPORTES TERRESTRES, MARÍTIMOS Y COMBINADOS

PÓLIZA ESPECIAL PARA EL SEGURO COMBINADO A TODO RIESGO, DE COCHES AUTOMÓVILES

AGENTE GENERAL APODERADO

JOSÉ M.ª DE LA FUENTE

OFICINAS: Juana de Vega, 34

Dirección postal: Apartado 105 - Teléfono 2440

LA CORUÑA

Reservado para una importante marca de Aceites

Ateneo Ferrolan

Garage cubierto para 200 coches

Instalación de aire en los patios

Taller de reparaciones con los últimos adelantos y personal competente

Pintura al Duco

Taller de Plateado y Niquelado

Uno de los pocos Talleres de Cromado montados en España

Automóviles

CHRYSLER
HUDSON
ROSENGART
FIAT

Camiones STERLING

*

GARAGE NEIRA

LA CORUÑA VIGO

Juntas de culata para toda clase de coches

Baterías

Ballestas americanas

Correas de ventilador

Junta de escape y admisión

Gomas para frenos hidráulicos

Aceites lubricantes y para frenos hidráulicos

La mejor garantía es la calidad

LA CUBIERTA "FISK"

SE GARANTIZA POR SÍ MISMA
POR SU CALIDAD INSUPERABLE

¡¡¡Siempre los mejores precios!!!

Anuncios PHAROS

Ateneo Ferrolá

Gran Hotel Barcelonesa

El preferido por todo el que viaja, por sus comodidades, confort y excelente cocina.

Pereira, 13 **ORENSE**

*

HOTEL SUIZO

FERROL

Loredo y Cía Ltda.

AGENTES OFICIALES
DE
FORD MOTOR IBERICA
~VIGO~PONTEVEDRA
EXPOSICIÓN • VENTA • SERVICIO

Signo de fuerza y resistencia...

es el empleo
en las construcciones
del

CEMENTO "COSMOS"

RESERVADO

PARA EL

Gran Hotel Balneario de Cabreiroá

Temporada oficial

15 de Mayo a 15 de Octubre

Aguas minero-medicinales de Cabreiroá

VERÍN (Orense)

AUTOMOVILISTAS!! ¿QUIEREN GASOLINA A 0,45 EL LITRO?

Gastando una sola vez y únicamente 50 pesetas en la compra del novísimo

Pulverizador "TOURING"

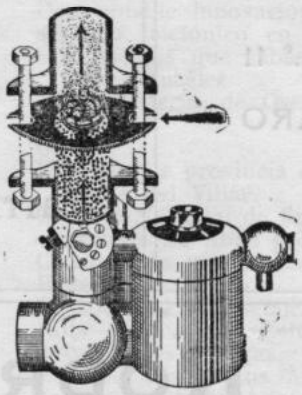
se obtiene «ipso facto» una reducción de 25 °/₀ o más en el consumo de combustible

MUY CERCA DE UN MILLÓN DE AUTOMOVILISTAS OBTIENEN UNA ECONOMÍA ANUAL DE 800 A 2.000 PESETAS, GRACIAS AL EMPLEO DEL PULVERIZADOR "TOURING"

DEMOSTRACIONES FEHACIENTES

son los testimonios espontáneos recibidos, referentes a las innegables ventajas del PULVERIZADOR "TOURING", en los que consta:

1.°—Su extrema facilidad de colocación; se monta en pocos minutos.
2.°—Que el consumo de gasolina desciende en una proporción de 25 °/₀ y, en algunos casos hasta el 40 °/₀.
3.°—Que el rendimiento efectivo del motor queda considerablemente aumentado.
4.°—Que ni en el motor, ni en las bujías se forman ya depósitos de carbonilla.
5.°—Que el dispositivo, por su construcción esmeradísima, no experimenta desgaste alguno, siendo ilimitada su duración.
6.°—Que se adapta a cualquier tipo de motor sin necesidad de modificaciones.
7.°—Que si no diera entera satisfacción el PULVERIZADOR "TOURING", puede devolverse dentro de los quince días, contra reintegro de su importe.



PATENTE N.° 145.229

(Made in Germany)

DEMOSTRACIONES PRÁCTICAS

SOCIEDAD NESTLÉ
ANÓNIMA ESPAÑOLA
DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS
CAPITAL: 15.000.000
Casa central: Vía Layetana, 41
BARCELONA 11 de Mayo de 1931.

ALUMINIO HISPANO-SUIZA, S. A.
BARCELONA

Muy Sres. nuestros: Habiendo efectuado esta mañana pruebas prácticas con su PULVERIZADOR "TOURING" aplicado en nuestras camionetas «Fiat», «Citroen» y «Ford», con mucho gusto certificamos haber contrastado un ahorro en el consumo de gasolina de un promedio aproximadamente de un 30 por ciento.

En consecuencia, les rogamos nos remitan otro PULVERIZADOR "TOURING" para nuestro coche «Fiat», tipo 521 de seis cilindros.

Con este motivo nos reiteramos suyos aftmos. s. s., q. e. s. m.,

ANÓNIMA ESPAÑOLA DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS
Un Gerente,
A. JACOT

NOTA DE PEDIDO

Sírvase remitirme .....PULVERIZADORES "TOURING" *según oferta, al precio de pesetas 50, para adaptar a un coche de las siguientes características:*

Marca	Año	HP.	Sistema del carburador

Se admitirá la devolución dentro del plazo de quince días de todo aparato que no diese entera satisfacción, contra reintegro del importe satisfecho, ya que el resultado se garantiza.

A los compradores que no tengan cuenta abierta con esta su casa, se les enviará los aparatos:

a) Contra reembolso.
b) Contra remesa previa por Giro postal.

(Sírvase señalar el modo de pago preferido, tachando lo que no conviene)

DIRECCIÓN EXACTA

Nombre y apellidos.....
Población..... *Prov.*.....
Calle..... *N.°* .....

Firma

ALGUNOS PROPIETARIOS DE COCHES QUE HAN INSTALADO EL PULVERIZADOR "TOURING"

Sres. Manuel Alvarez e Hijos, D. Francisco Capón, D. Gerardo Company, D. Juan Lameiro, D. José Otero Bilbao, D. Juan J. Vázquez, D. Antonio Bernárdez, D. Luciano González Sarria, Sres. Soto y Calvo, D. Waldo Gil, Sres. Suárez y Compañía, D. Camilo Rodríguez, D. Herminio González, D. Manuel Ansegui, D. Eduardo Cañedo, Americain Cirque, D. Antonio Nogueira, D. Eduardo Hernández, D. Nicolás Paz Pardo, D. Ignacio de Torres, D. Fernando Francisco, D. José A. Moretón, Orense; D. José Ares, La Coruña; Sociedad Nestlé, La Coruña; D. José M.ª Pilco Par, La Coruña.

Remita las siguientes características de su coche:

Marca....., *año*.....,
cilindros....., *sistema de carburador*
....., *y se le mandará un* PULVERIZADOR "TOURING" *contra reembolso de 50 pesetas.*

Concesionario exclusivo para las provincias de Coruña, Orense y Pontevedra

RAFAEL MORAL CRESPO

García Olloqui, 19, 3.° **VIGO**

Ateneo Ferrolán

CHOCOLATES "CHAPARRO"

SUCESORES DE

MANUEL RODRIGUEZ

CASA FUNDADA EN 1850

APARTADO 9

DEPÓSITOS DE VENTA:

PLAZA DEL HIERRO, N.º 11

PARQUE DE SAN LÁZARO

ORENSE

Manuel Malingre Lamas

FUNDICIÓN

Y TALLERES MECÁNICOS

PRENSAS

ESTRUJADORAS

COCINAS ECONÓMICAS

Y TODO LO CONCERNIENTE

A FUNDICIÓN

Barrio Couto ORENSE

CASA RODRÍGUEZ

Habitaciones de estilo clásico y moderno :-: Tapicerías de todas clases, nacionales y extranjeras

Importante sección de Muebles Económicos

Se hacen estudios, proyectos e instalaciones de Bancos, Cafés, Bares, Hoteles y cualquier otro trabajo relacionado con la Ebanistería

Exposición y Despacho: Progreso, 97 - ORENSE

Teléfono núm. 140

CASA DE LOS LENTES

(MARCA REGISTRADA)

CASA DE LOS LENTES

ÓPTICA DE PRECISIÓN

Plaza Mayor, 18 **ORENSE**

RECAUCHUTADOS "ESPAÑA"

Precios especiales para los socios

MOTOCICLETAS "MOTOSACOCHE"

Agencia general para Galicia

MAXIMINO SEQUEIROS

Reza, núm. 11 ORENSE

Ateneo Ferrolán

V. Nieto Magán

Abogado y Profesor Mercantil

ESPECIALIDAD

Derecho mercantil marítimo
Derecho social, Legislación
del Trabajo, Industria, etc.

Plaza de Pontevedra, 16-2.°, derecha

LA CORUÑA

SASTRERÍA

huici

Cantón Pequeño, 1

(Casa Pastor)

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas
Comisiones
Consignaciones

LUIS RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ

Dirección telegráfica: AZNAR
Dirección postal: APARTADO 144

Cantón Pequeño, 1

LA CORUÑA

¿Quiere beber
una buena Cerveza...?

PIDA SIEMPRE

"La Estrella de Galicia"

FÁBRICA

Avenida de García Prieto, 3 y 5

Teléfono N.° 1030

LA CORUÑA

Julio García Fernández

LUBRICANTES

"HISPANO-OIL"

New-York-Coruña

El mejor lubricante para automóviles
e industria en general

CASA CENTRAL

LA CORUÑA (Edificio Barrié)

SUCURSAL

López Neira, 8 - VIGO

SUMARIO

Indicadores para el turismo y el automovilismo, por V. Nieto Magán.
Se intenta batir el «record» de Campbell.
La industria americana de automóviles.
Una notable innovación técnica.
Servicio telefónico en las carreteras.
Los pueblos que saben vivir su vida, por Eladio Rodríguez González.
El monasterio de Osera, en Orense, por Policarpo Seisdedos.
Orense.
Viaje por la provincia de Orense, por el Marqués de Santa María del Villar.
Circuito Nacional de Firmes Especiales: Vialidad de las carreteras en Abril próximo pasado.
Crónica: In morte vita, por César Alvajar.
Bellezas de Galicia.
De sociedad: La señorita Maruchy Añel de la Fuente.
Nota cómica, por Cebreiro.
Actualidades gráficas.
Excursionismo: Los Amantes del Campo.
Ayuntamiento histórico de La Coruña.
Turismo en automóvil.
Itinerarios: Lugo-Tuy, por Vigo. Tuy-Oporto.
Radiotelefonía: La reglamentación de la radiodifusión europea.
El centenario del revólver.
Divagaciones: El ajedrez y la guerra, por Fermín Gutiérrez de Soto.
Estado actual de las carreteras de la provincia de La Coruña.
Páginas deportivas, por Francisco Dans.
Los trágicos pasos a nivel, por Pablo Nicolau.
El automovilismo en América del Norte.
Automóviles matriculados en Galicia durante el mes de Mayo.
Páginas especiales del Club.

"EL NORTE"

COMPAÑÍA ANÓNIMA

FUNDADA EN 1840

Dirección para España: ZORRILLA, 27 - MADRID

Seguros contra incendios, accidentes, robo y rotura de lunas :-: Seguro de automóviles a todo riesgo

Consúltenos y se le facilitarán gratuitamente toda clase de informes

DELEGADO PROVINCIAL

JOSÉ MARTÍNEZ PAN

Cantón Pequeño, 26 - LA CORUÑA

AGENCIA OFICIAL

"FORD"

(EDIFICIO BARRIÉ)

ACEITES :-: GRASAS
ACCESORIOS

Precios muy económicos

EFECTOS NAVALES

DE

VÍCTOR PARDO (S. C.)

Telegramas: CORUÑA - VIPARDO

Cantón Pequeño, 14 - Teléfono 2416

LA CORUÑA

Artículos generales para equipos de la marina militar, vapores, buques de vela y pescadores

Concurso de anuncios artísticos

Modernamente la publicidad es objeto de gran atención por parte de los técnicos de la misma, anunciantes y prensa. La necesidad de que un producto o una actividad consiga avivar la curiosidad del público para su consumo o utilización, fomentan las iniciativas de unos y otros para obtener la mayor eficacia del anuncio, y es de tanta importancia la publicidad, que sus estudios figuran en los planes de las Escuelas de Comercio de las naciones más adelantadas, y sus problemas son objeto de Congresos nacionales.

Podíamos establecer un paralelismo de la publicidad con los procedimientos de presentación de los productos en el mercado, y se observaría que a más ingenio de la publicidad y a presentación más cuidadosa, más venta. La superioridad del anuncio ilustrado sobre el exclusivo de texto es indudable: anuncios más artísticos y más originales, mayor atracción sobre el lector.

Esta revista, haciendo compatible su modestia y período naciente, con un espíritu de progreso y fructífera renovación, aspira a impulsar la especialidad artística de publicidad y a tal fin abre un concurso, con arreglo a las siguientes

BASES

Primera.—Desde esta fecha hasta 31 de Octubre del corriente, la Administración admitirá publicidad de planas enteras y medias planas a dos colores y en negro, por dos inserciones como mínimum y con las tarifas ordinarias de esta revista, manifestando expresamente al pie de la página, el destino a este concurso.

Segunda.—Terminada la recepción e inserción de todas las planas presentadas, un Jurado compuesto de artistas, anunciantes y representación de esta revista, cuyos nombres se harán públicos en el momento de dictar el fallo, que lo efectuará en los treinta días siguientes a la publicación de la última plana recibida, otorgará a los dibujantes de las cuatro mejores planas, los siguientes

PREMIOS

1.º Para plana en colores, 200 pesetas.
2.º Para ídem en negro, 150 ídem.
3.º Para ídem ídem ídem, 125 ídem
4.º Para ídem ídem ídem, 100 ídem.

A los artistas recompensados con los anteriores premios se les publicará gratuitamente cuatro inserciones seguidas o alternas, según deséen, del anuncio de esta especialidad; a los primeros premios en media y un cuarto de plana, y a los dos últimos en octavo.

A los anunciantes de las planas premiadas se les dará cuatro inserciones gratuitas, seguidas o alternas, según deséen, y seis en igual forma si son socios del Club.

Cuando el anuncio premiado se haya recibido por conducto de una Agencia de publicidad o agentes particulares, la Administración de esta revista le concederá un 10 % de beneficio sobre la comisión convenida de toda la publicidad que durante cuatro meses aporte a esta revista.

Y si el anuncio es conseguido por Agencias de publicidad o Agentes particulares, que previo convenio vengan trabajando para nuestra revista con anterioridad a la apertura de este concurso, el 10 % ídem ídem ídem durante seis meses.

Advertencia.—El Jurado podrá declarar desiertos (si a su juicio los trabajos no son merecedores de tal distinción) los dos primeros premios, en cuyo caso se le consignarán 100 pesetas, que invertirá: 50 pesetas aumentando 25 pesetas en el 3.º y 4.º, y creando dos accésits de 25 pesetas cada uno.

En estos accésits el dibujante tendrá derecho a dos inserciones gratuitas de su anuncio personal en un espacio de 1/16, y los anunciantes, también a dos, y a tres si son socios del Club.

REVISTA DEL AUTOAEROCLUB de Galicia

PUBLICACIÓN QUINCENAL ILUSTRADA

Redacción y Administración: Edificio Banco Pastor, entresuelo derecha - Teléfono 2828

AFILIADO AL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

Año II :-: Núm. 12 | Director-Gerente: V. NIETO MAGÁN | La Coruña, 25 Junio de 1931

Ateneo Ferrolá

Automovilismo, Turismo y Aviación

INDICADORES PARA EL TURISMO Y EL AUTOMOVILISMO

Del mismo modo que la Dirección general de Obras Públicas, jefaturas de las Diputaciones, Automóvil Club de España y varios regionales sitúan en las carreteras señales de seguridad anunciando curvas, pasos a nivel, puentes, etc., creemos sería muy conveniente fijar en aquéllas indicadores de teléfonos, telégrafos, paradores o comedores, venta de gasolina, garages y talleres de reparación, monumentos dignos de ser visitados, etc., etc.

En Suiza, nación de vanguardia en el turismo, y en otros países, el automovilista, durante la marcha, va constantemente orientado en dichos servicios, de bastante más utilidad y economía que algunas de las fantasías e iniciativas de nuestro «flamante» Patronato Nacional del Turismo, cuya gestión ha sometido a revisión el Gobierno provisional.

El que el turista y automovilista sepan, jalonándolo en su itinerario, la situación de todo cuanto en general o eventualmente puedan necesitar o serles práctico por accidente o comodidad, supone, a no dudar, grandes facilidades para el fomento del turismo y viajes de todas clases.

En intervalos discrecionales —cada 15 o 20 kilómetros, o los que se determine—, deben colocarse carteles-guías con la indicación «Teléfono, telégrafo, gasolina, reparación, garage, comedores, monumentos, etcétera, a tantos kilómetros».

El Patronato Nacional del Turismo o el Automóvil Club de España, el primero por su natural incumbencia y el segundo por los beneficios que reportaría al automovilista, aparte de que ambas entidades deben tener relaciones estrechas y permanentes, ya que turismo y automovilismo se complementan mutuamente, son los llamados a solicitar de la Dirección general de Telégrafos, Telefónica Nacional, Campsa, Comisiones provinciales de Monumentos artísticos e industriales, fijasen, previa la autorización correspondiente, en los mismos postes telegráficos y telefónicos, o donde se acordase, los carteles aludidos.

La ejecución material de nuestra propuesta no puede ser más sencilla, y los gastos que originase, también de modesta cuantía, con cargo a cada uno de los centros competentes, con la subvención del Patronato Nacional del Turismo y lo que pudiera aportar en cantidad adecuada el Automóvil Club de España, cubrirían holgadamente el presupuesto de gastos.

Los industriales de paradores, comedores, garages y talleres abonarán su respectiva publicidad, ayudados en parte equitativa por el Patronato del Turismo

V. NIETO MAGÁN.

Junio de 1931.

SE INTENTA BATIR EL «RECORD» DE CAMPBELL

El famoso piloto Pedro de Paolo anuncia que ha encargado la construcción de un automóvil capaz para hacer 300 millas por hora (480 kilómetros), con el que intentará batir el «récord» del inglés Malcom Campbell, que llegó a hacer 248 millas por hora.

Este automóvil será un coche bimotor, de 2.600 caballos de fuerza, y su construcción costará 75.000 dólares.

Las pruebas anunciadas se verificarán en breve plazo y la expectación causada con tal motivo es mucha, pues el corredor Paolo goza de grandísima fama en el deporte del automóvil.

PARA PEDIR COÑAC, BASTA DECIR: UN DOMECQ

Ateneo Ferrolán

COMPLETANDO UNA INFORMACIÓN

La industria americana de automóviles

Conocida de nuestros lectores la tendencia de esta industria para el año 1931, reflejada en un tan buen exponente como el Salón del Automóvil, inaugurado en Nueva York el 1.º de Enero último, vamos a completar esta información —publicada en el número 10 de esta Revista—, con las noticias que posteriormente hemos podido reunir sobre la marcha general de la industria, que por lo que se deduce de los datos que a la vista poseemos, parece haber salido del colapso en que se vió sumida desde el mes de Octubre de 1929, marchando de nuevo hacia una positiva mejoría.

Síntoma elocuente de esta halagadora perspectiva son los notables aumentos que han experimentado en la Bolsa neoyorkina las acciones de las principales Compañías de automóviles. El promedio de tal aumento considerado sobre treinta y nueve de las principales empresas es de 69,6 por ciento para el mes de Marzo, comparado con las cotizaciones de Noviembre de 1930. El aumento más pequeño registrado en estas acciones es de 17 por ciento y el mayor de 300 por ciento, correspondiendo éste a una gran fábrica cuyas actividades para 1931 han sido recibidas por el público con general complacencia.

Semejante aumento se debe a muy varias y prolijas razones que combinadas reflejan muy bien la confianza nacional que existe en estos momentos en el desarrollo inmediato y posibilidades de la industria.

Hay que reconocer ciertamente que las cotizaciones de las acciones de las más poderosas fábricas fueron notoriamente bajas durante todo el año 1930 y sus acciones representaban mayor valor intrínseco que el a que se vendían en Bolsa.

Sobre esta desvalorización muchas acciones proporcionaron a sus poseedores dividendos de 10, 20 y hasta 25 por ciento, claro está que momentánea y circunstancialmente.

Afortunadamente la confianza, que ha vuelto a ser la principal norma de las actividades americanas, la única directriz de sus capitalistas después de un período de intensa depresión económica, va rehabilitando todos sus valores y entre ellos los de automóviles figuran en vanguardia.

Para mayor ilustración damos a conocer a continuación una tabla de cotizaciones en distintos períodos, tomadas del Boletín Oficial de la Bolsa de Nueva York.

COMPAÑÍAS	Cotización más baja en 1930	Cotización en Marzo de 1931	Porcentaje de aumento
Auburn Automovil . .	60 3/8	182	300
Chrysler Corp. . . .	14 1/8	24 1/2	74
Ford Motor	18 1/8	26 1/2	46
General Motors . . .	31 1/2	44 3/8	48
Graham Page	3	4 3/8	46
Hudson Motor Car . .	18	23	28
Hupp Motor Car . . .	7 1/2	12 1/8	61
Nash Motors	21 1/4	36 3/4	73
Pakard Motor	7 1/4	10 7/8	51
Studebaker	18 1/8	25	28

A su vez los informes facilitados por los fabricantes a la Cámara del Automóvil confirman la estimación que el público vuelve a dar a los valores automovilistas.

En efecto, el mes de Marzo ha sido el de mayor producción de los últimos diez meses, duplicando exactamente ella la obtenida en Noviembre de 1930, que fué la más baja conocida. Las unidades salidas de fábricas en este mes, fueron 141.159 contra 286.883 en dicho mes de Marzo. La producción de Enero y Febrero de este año alcanzó 178.399 y 229.708 vehículos respectivamente. Los programas para Abril incluían un itinerario de 330.000 a 350.000 unidades. Por su parte la exportación denota también constante y creciente aumento, y todos los augurios hacen esperar que a fin del año en curso las fábricas volverán a la actividad que tuvieron en el año 1929.

Además de los acontecimientos generales que se han anotado hasta aquí, los últimos meses han presenciado una notable acentuación de la formidable competencia que existe entre Ford y Chevrolet. Iniciada ésta en el año 1929 parecía haberse decidido en favor del primero; pero ahora vuelve nuevamente por el Chevrolet, desde que presentó los modelos 1931 que con tanta aceptación fueron recibidos.

La producción Ford durante Marzo, que fué la mayor desde Agosto último, se estimó en 99.035 vehículos, siendo la total del primer trimestre de 1931 de 239.326 contra 400.700 en el mismo período de 1930, en baja por tanto de un 59 por ciento.

En cambio la producción Chevrolet en el mismo trimestre de 1931 fué de 326.000 unidades contra 215.000 en 1930, con un aumento de un 50 por ciento y 86.000 unidades sobre Ford.

JEREZ Y COÑAC PEDRO DOMECQ

Ateneo Ferrolán

LA EXPOSICIÓN DE AUTOMÓVILES EN BERLÍN

UNA NOTABLE INNOVACIÓN TÉCNICA

La «sensación» de la Exposición es un nuevo «autocar» pesado, de once ruedas, que puede ser aplicado también para el servicio de ómnibus, presentado por Anton Flettner, el inventor de la nave a rotor, y que, seguramente, va a producir una revolución en el campo de los transportes automovilistas pesados. La máquina se compone de dos partes distintas: un «chassis» pequeño, en el que va el motor y el conductor; otro mayor, con ocho ruedas, que puede llevar una carga de 15 toneladas. Este va acoplado al pequeño, que tiene dos ruedas, mediante un sistema especial de acoplamiento, que es, precisamente, lo que constituye la parte esencial del invento de Flettner.

Las pruebas efectuadas con este «autocar» pesado, construído bajo la dirección de Flettner en las fábricas de Krupp, han demostrado que el rendimiento que de él se obtiene exige de 1/7 a 1/10 menos de aquél que hasta ahora han precisado las máquinas del mismo género. El impulso se transmite automáticamente desde las ruedas del «chassis» anterior al primer grupo de ruedas (cuatro ruedas) del «chassis» de atrás, por medio de una articulación, ingeniada por el inventor Flettner, y en virtud de la cual, la parte pesada de la máquina sigue invariablemente y con rapidez el impulso y los movimientos de la parte anterior, pudiendo así dar vueltas en un espacio de terreno relativamente muy pequeño.

De las pruebas ha resultado también que, con perfecta seguridad, se puede obtener una velocidad de 85 kilómetros por hora, y que, después de haber tomado una curva, el pesado «autocar» toma instantáneamente, automáticamente, la línea derecha. Se espera del nuevo tipo de máquina un incremento revolucionario de los transportes, estableciendo líneas que toquen en pequeñas localidades, batiéndose así un «record» hasta ahora no alcanzado por los automóviles pesados.

El impulso del motor se transmite al tren posterior por medio de un doble «cardan», parte de la invención de Flettner. El carro anterior puede ser separado del «autocar», propiamente dicho, por medio de un sencillo movimiento de palanca operado por el conductor, en cuyo proceso cae automáticamente una tercera rueda auxiliar que lleva el carro anterior, y que da a éste, al quedar separado del «chassis» posterior, la necesaria estabilidad. Una sociedad sajona de transportes ya ha pedido dos ejemplares de este modelo para un servicio de transportes entre Dresden y Hamburgo.

En la categoría de automóviles privados exponen los extranjeros mayor número que los alemanes; de éstos exponen solamente 31 Casas, mientras que son 41 las extranjeras, entre las que van comprendidas las americanas, belgas, francesas, inglesas e italianas. La Exposición ocupa una superficie de 25.000 metros cuadrados, en dos grandes pabellones. Las piezas de recambio y accesorios se exponen en secciones especiales, que se hallan en las grandes balconadas de los referidos pabellones. También estarán representados en la Exposición todos los productos que tienen relación con la industria automovilista.

Los organizadores de la Exposición berlinesa han tratado de combinar en ella las bellezas del Olimpia, de Londres, y del Salón de París.

SERVICIO TELEFÓNICO EN LAS CARRETERAS

El Automóvil Club de Suiza ha puesto en práctica una interesante iniciativa. Va a dotar todas las carreteras de montaña de un servicio telefónico, permitiendo solicitar auxilio en casos de necesidad.

En las rutas de montaña provistas de un servicio telefónico S. O. S., se ha dispuesto la colocación de una placa indicadora de 80×60 centímetros, ostentando en rojo sobre fondo blanco el texto siguiente en francés, alemán e italiano: «A. C. S. Servicio telefónico de socorro. Teléfono S. O. S.»

En las carreteras se sitúan varios puestos telefónicos, bastante cercanos entre sí, instalados bien sea en domicilios de particulares, bien sea en refugios, todos ellos accesibles a los usuarios de la ruta. En el exterior de las casas donde se encuentren dichos puestos figuran placas dando a conocer la existencia de los mismos.

Por otra parte, entre los postes y a intervalos no superiores de un kilómetro, otras placas indican donde se hallan los puestos telefónicos más cercanos en las dos direcciones.

Junto a los aparatos telefónicos situados, fijan tablillas indicando el médico, ambulancia o puesto de policía más próximos para acudir.

Las peticiones telefónicas son gratuitas para los automovilistas y demás usuarios de la ruta.

VINO DE MODA: AMONTILLADO MACHARNUDO DOMECQ

Ateneo Ferrolán

LOS PUEBLOS QUE SABEN VIVIR SU VIDA

Que la provincia orensana es la más gallega de las cuatro provincias gallegas, ya no lo pone en duda nadie, y menos los que conozcan bien a Galicia.

En ella se conservan más firmes las viejas y típicas costumbres de nuestro suelo; de ella forman parte las comarcas de carácter más perfectamente definido y determinado; ella está dotada de los paisajes más variados que pueden desearse para solaz del espíritu y recreo de la vista; gracias a ella, no se han olvidado todavía gran parte de nuestros usos y estilos, que muchas de sus aldeas siguen manteniendo vivos con su efectividad primitiva; y en su capital, lo mismo que en todas sus zonas geográficas, nuestro idioma nativo, flexible como ninguno, adquiere toda la prestancia de su *enxebreza*, cuando sale de labios aldeanos en su pureza pristina, limpio de innecesarios lusitanismos y de impropios vocablos, sin melosidades empalagosas y sin asperezas repelentes, pero con el acento musical que le es propio y con la dicción cristalina de nuestra verdadera fuente filológica, que es el labriego.

La provincia de Orense es la única en Galicia que no tiene más ciudad que la capital, y es a la vez la única que no tiene vistas al mar; pero esa carencia de grandes núcleos urbanos, y esa falta de comunicación directa con el Atlántico o el Cantábrico —los dos mares en que nuestro litoral se baña—, danle el verdadero tono de su galleguidad, porque la han hecho reconcentrarse en sí misma, consagrándose a vivir su vida interior, hasta hace pocos años en un casi aislamiento libre y fecundo para todo aquello que sea la conservación de interesantes instituciones de nuestro derecho consuetudinario y de nuestro abundoso folklore.

En la provincia orensana tiene mucho de patriarcal la vida gallega, la vida campesina, que se desarrolla en sus cuencas y en sus valles, lo mismo que en sus sierras y sus montañas; y así abundan en todas las parroquias los molinos harineros y los hornos comunales; y así suelen hacerse por medio de *axudas* las vendimias y los pastoreos, las *regas* y las *desfollas*, las *escasulas* y los *fiadeiros*, las *mallas* y todas aquellas labores que requieren el auxilio mutuo. Por eso no desaparecieron aún de las aldeas orensanas los *magostos*, ni los *foliones*, ni las *tunas*, ni las *trulladas;* y por eso continúan celebrándose las *panxoliñas* y los *aninovos*, los *reises* y los *maios*, las *ruadas* y las *regueifas*, todas esas costumbres de nuestro tradicional abolengo poético y lírico.

Contra lo que parece general en las demás provincias, los cipreses no son allí considerados como árboles funerarios, privativos de los cementerios. En las comarcas de Orense ostentan un simbolismo señoril, más bien feudal, pues las rectas y casi fusiformes siluetas de unos severos *alciprestes* acusan comúnmente la existencia de un pazo o de una antigua mansión señorial, como si ésta hubiese querido cobrar en pasados tiempos respeto y sumisión al amparo de la austera figura de aquellos árboles, que parecen representación viva de la rigidez y del silencio, y que ponen en los paisajes orensanos una nota de sosiego y de solemnidad.

Los *cotos* y las cumbres contrastan con las *ribeiras* y las *chaos*, porque las erosiones geológicas y los relieves geográficos ofrecen en toda la provincia características singulares de planicies y altiplanicies de una extraña conformación.

Quienes no hayan visto el paisaje orensano en toda su infinita variedad, pueden tener por seguro que no han visto el verdadero paisaje gallego. Hay que recorrer las diversas comarcas naturales para apreciar y admirar las múltiples bellezas acumuladas en el Ribero de Avia, en los valles de Monterrey y de Valdeorras, en la cuenca de la Arnoya, en la llanura de la Limia, en los *chaos* de Amoeiro y en las alturas de San Pedro de Rocas; hay que visitar las sierras de Larouco, de Quexa, de la Martiñá, del Suído y de Avión; hay que internarse por las *corredoiras* en lo recóndito de las aldeas, para contemplar las románicas iglesias y los milagreros santuarios y las humildes ermitas; hay que penetrar en las encantadoras riberas de los ríos, atravesar las aguas saltarinas de los *regueiros* y observar la rústica arquitectura de las casas labriegas, con sus corredores abalaustrados y con sus *solainas* abiertas al sol de mediodía; hay que ir por las zonas vinícolas, probar el famoso *tostado* del Ribero de Avia, tomar unas copas del riquísimo *licor café* con *melindres* de Ribadavia, pasar por las *terras de pan*, presenciar la animación de las ferias, donde las *pulpeiras* preparan y venden a los *feireantes* el sabroso cefalópodo; y hay que pasar bajo el tupido dosel de los *soutos* y de las *carballeiras*, para saturarse del paisaje aldeano en todo su esplendor, y para convencerse de que allí está el alma sencilla y la vida obscura, ni envidiada ni envidiosa, de nuestra raza.....

Y cuando hayáis hecho todo esto y hayáis visto lo que no visteis, y conocido lo que no conocéis; cuando os hayáis persuadido de la innata cultura, de la afectuosa llaneza, de la franca alegría y del noble afán de complacer que se advierte en todas las clases sociales de la provincia orensana; cuando hayáis oído la eufónica toponimia de las parroquias, de los *rueiros*, de los casales y hasta de las *leiras*, habréis comprendido que en esos rincones abandona-

JEREZ Y COÑAC PEDRO DOMECQ

Ateneo Ferrolán

dos hasta ahora por los que mandan y desdeñados por los que más debieran protegerlos, viven unas gentes de verdadera alcurnia espiritual, y tiene el filólogo el archivo vivo y la cantera inagotable de nuestro léxico, como tiene el gobernante el país apropiado para demostrar con hechos que el Estado español debe ser algo más que el insaciable chupóptero de los pueblos que trabajan, de los que han tenido la virtud de conservar a través de los siglos su privativa razón de ser y de los que saben vivir su propia vida.

ELADIO RODRIGUEZ GONZALEZ.

Monasterio de Osera (Orense): Nave central, nave lateral y ángulos del crucero *(Foto Ksado)*

OLOROSO J. C. W. C.

Ateneo Ferrolán

GALICIA MONUMENTAL

EL MONASTERIO DE OSERA EN ORENSE

Cualquiera, medianamente versado en la historia de España, sabe que si en nuestra amada patria se hubieran respetado los monasterios, ellos solos, considerados arquitectónicamente y con los tesoros de orfebrería, ornamentos sagrados, esculturas, cuadros y tapices que cabe sí encerraban, serían actualmente el cebo principal que atraería los turistas extranjeros. Mejor dicho, España sería un inmenso museo que irradiaría esplendores de gloria no superados por ningún país del Mundo y el turismo bien organizado quizás fuera una de las principales fuentes de la riqueza de la nación. Italia, con toda su opulenta exquisitez artística, quedaría tamañita a nuestro lado.

Desgraciadamente no supimos guardar nuestros tesoros, y hoy sólo los vestigios de tanta grandeza pretérita asombran al espíritu observador y le atraen como un imán irresistible. Sepamos aprovechar y conservar lo que nos queda

Primer claustro del Monasterio de Osera. Patio de Caballeros (siglo XVIII)

Pero estas breves consideraciones que pueden muy bien aplicarse al monasterio de Osera, llamado también «el Escorial de Galicia», no nos apartarán, claro está, de considerarlo también bajo los aspectos que en la vida moderna interesan a sectores que no se cuidan de las corrientes históricas o puramente artísticas. Sin embargo, como parece que sin tradición no hay solución de continuidad, hablando de un monumento de tanta importancia secular como tiene Osera, lo miraremos a través de la Historia, del Arte, de la Cultura en general, de la Sociología y de la Economía. ¿Por qué no a través de la Religión? Porque la Religión es tan fecunda que contiene en sí todas las disciplinas apuntadas.

OSERA EN LA HISTORIA

Bien definida está la época de su fundación, aunque no tanto la patria de sus fundadores. Estos fueron D. García, jefe y abad de sus compañeros Diego, Juan y Pedro. La tradición y algún historiador autorizado convienen en que eran gallegos. Vinieron a Osera el año 1137 y en él comenzaron la capilla primitiva que hoy se ve agrietada al lado norte de la monumental iglesia. Su protector fué el rey Alfonso VII, el Emperador, con algunos magnates de su corte.

Osera vivió en prosperidad hasta la segunda mitad del siglo XIV. Unido a la Orden Cisterciense desde el año 1140, sufrió los embates y vaivenes generales de la Orden, y algunos particulares, por la intromisión de elementos perturbadores extraños a la religión, entre ellos el principal D. Alonso Mourigas, que persiguió con encono hasta lograr desterrarlo al abad legítimo D. Arias. Muerto éste hacia el año 1373 y sosegados los ánimos, la posteridad le hizo justicia. Aun perdura este acto de reparación, dando testimonio de ello el mausoleo que en forma de estatua yacente se consagró a D. Arias. Excavaciones llevadas a cabo por la actual comunidad que ocupa el monasterio de Osera, permiten ver las inscripciones góticas en la parte inferior del monumento, las cuales patentizan su autenticidad.

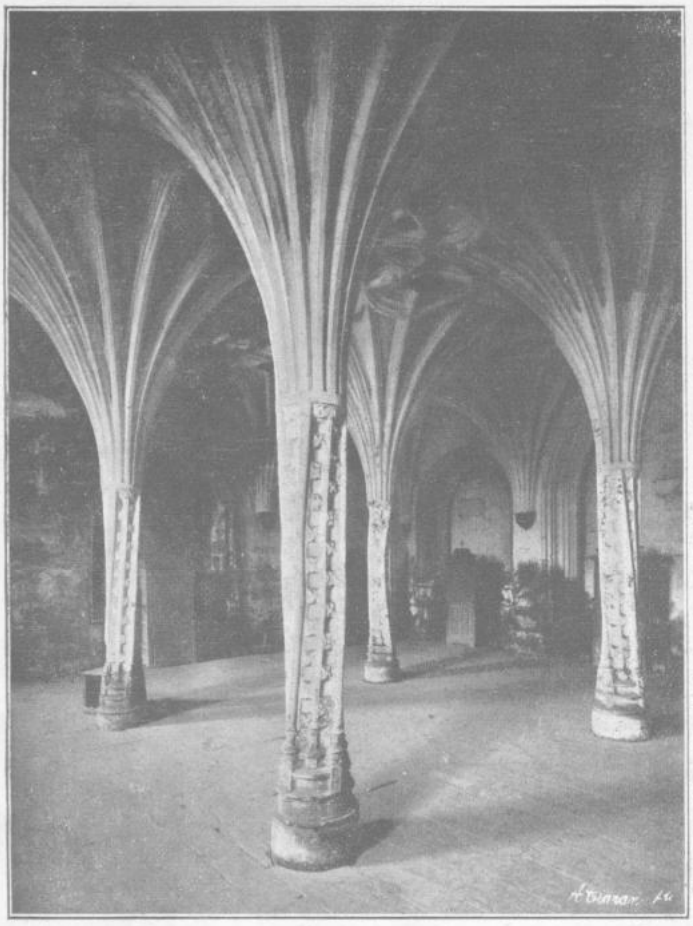
Desde 1373 hasta la época definida del Renacimiento español, llevó Osera una vida, si bien accidentada, relativamente pacífica, atendidas las circunstancias de entonces; pero unos años antes del reinado de los Reyes Católicos, hasta el 1526, vivió Osera los años más borrascosos de su vida. Pasó aquella tormenta y vino el florecimiento otra vez, dando con él hombres ilustres, abades sabios, monjes historiadores, poetas, artistas, hasta el extremo que durante las guerras de Flandes, Osera fué granero y antorcha de expediciones que partieron desde La Coruña.

Hasta el año 1835 en que salieron de Osera sus monjes, contribuyeron al fomento de las ciencias y

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Ateneo Ferrolán

de las artes aportando especialmente al acervo de la cultura regional gallega lo que sólo podría atestiguar



Sacristía del Monasterio. (Antigua Sala Capitular. Siglo XV)

su saqueada biblioteca, cuyas grandiosas ruinas y formidable estantería, providencialmente aun conservada, son el testimonio fehaciente de la importancia que alcanzó hasta principios del siglo XIX el Escorial gallego.

INFLUENCIA DE OSERA EN EL ARTE

Desde el indígena estilo románico, cuyas normas originarias inspiradas en las ruinas de la dominación romana, adaptadas conforme al genio particular de cada nación, y la modalidad borgoñona importada, la cual, pese al orgullo nacional, señaló nuevos rumbos en Osera en el trazado y construcción de su monumental iglesia, hasta las formas barrocas, más todavía, hasta el rabioso rococó de la corte de los Luises, todo estilo y forma de ornamentación halló en Osera repercusión pasmosa.

El esbelto arte románico, con su severa ornamentación de capiteles y ménsulas, con su ábside magistral y columnata elegantísima se explaya por la iglesia y por la capilla primitiva, iniciando en los arcos torales la ojiva gótica, precursora de las maravillas que habían de alcanzar su máximo esplendor en las postrimerías de la decimatercia centuria.

El gótico puro, aunque no dejó huellas en Osera, nos legó la sala capitular, asombrosa filigrana de columnas en forma de palmera, cuyas ramas entre lazadas entre sí, tejen una bóveda de singular hermosura, habida cuenta que la materia granítica que había de constituirla no se aviene con el cincel de buen grado, ya que se rompe antes de ceder, como guardando la fuerza de su primitiva bravura celta. En los detalles se ven reminiscencias del estilo portugués, genio tan hermanado con todo lo gallego.

Vienen luego las formas plateresca, en cúpulas y linternas, en templetes, detalles ornamentales, medallones, pilastras y rosetones. Y, ¿por qué no decirlo? También el dentellado mudéjar trazó sus huellas en Osera. Hay modeladas dos puertas, una al salir del claustro procesional y otra en la salita capitular del mismo claustro.

Pero habiéndose restaurado y acometido tantas obras en Osera por el siglo XVII, la influencia neoclásica iniciada por Herrera en El Escorial, contribuyó no poco a que se adoptara en este «alter ego». Herreriana es la escalera principal, el segundo claustro, el llamado por Madoz «cañón de los viejos», el solarium, y un sin fin de pabellones que, aun adoptando un gusto algo regional, participan de las líneas generales del prototipo.

El gusto señorial, un tanto italianizado, de Car-

Iglesia del Monasterio de Osera. Fachada principal (siglo XVII)

los III, nos dejó el primer claustro, primero en el orden de entrada y último en el orden cronológico; y

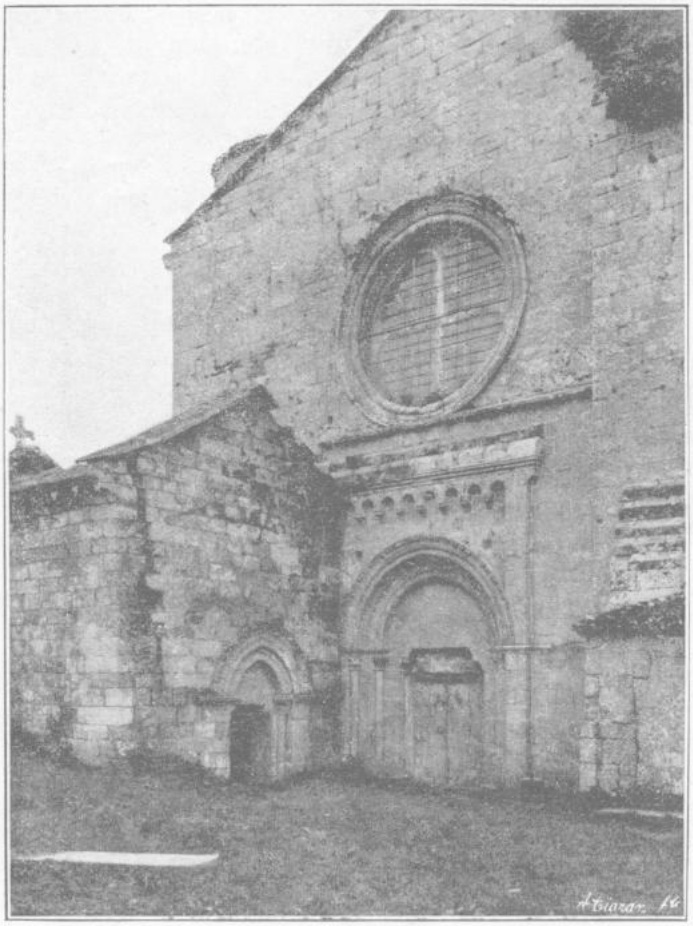
VINO DE LA RAZA: FORMIDABLE TONICO

Ateneo Ferrolán

finalmente, las formas barrocas se explayaron por los retablos dorados, que aun admiran, no obstante su deterioro producido por la humedad, y asimismo se extendieron por la fachada principal, bello ejemplar de la época, que compite con los mejores que se admiran en España.

APORTACIÓN DE OSERA A LA CULTURA, A LA SOCIOLOGÍA Y A LA ECONOMÍA

Algo queda dicho, hablando de la historia y del arte en Osera, de su aportación «pro cultura». Resta añadir que el embellecimiento llevado a cabo en su propio monasterio por los antiguos monjes suponía un avance, hace doscientos años, que hoy admira a los mismos que cultivan la ciencia urbanística. Porque tener amplios retretes inodoros, agua corriente en la cocina y en algunas habitaciones, jardines de recreo a la española, fontanas de artísticos surtidores, y, como corolario de tanto progreso, un ameno jardín botánico, del cual, según los conocimientos de entonces, extraían los medicamentos que daban gratuitos a todos los que los pedían, nadie negará que vivían enormemente adelantados. El desahucio obligado de los monjes dió al traste con este tinglado, y Osera, en los noventa y cinco años que estuvo deshabitado, cayó en la más lamentable miseria. Sus ruinas dan fe de su grandeza, pero no de los beneficios que ella suponía para la comarca.



Monasterio de Osera. Portada románica y capilla primitiva (siglo XII). — *(Fotos Ksado)*

En medio de tanta desgracia surgió la idea de traer nuevamente a los monjes cistercienses, y se convirtió en realidad tangible el 15 de Octubre de 1929. Los nuevos cistercienses, dignos émulos de sus antepasados, han hecho proezas restaurando el monasterio. Ciertamente que falta mucho todavía; pero si se advierte que todo lo han llevado a cabo mediante su esfuerzo personal y sus economías, sin un céntimo de subvención oficial, pueden calificarse aquellos esfuerzos de titánicos, atendido lo que podían y lo que hicieron.

Ya tienen montadas turbinas hidráulicas que producen fluído eléctrico para alumbrado y fuerza motriz; fábrica de productos lácteos, movida por la misma electricidad, donde halla colocación toda la leche que produce el ganado de los aldeanos que circundan el monasterio; y vaquería modelo con razas selectas. Finalmente, acaban de instalar fábrica de champán, en la que, utilizando los vinos blancos del Ribero, se produce una calidad de vino espumoso que nada tiene que envidiar a las mejores marcas extranjeras. Todo ello ha sido montado por personal de la comunidad, sin haber intervenido ni una sola persona extraña a ella

En la misma comunidad pueden enseñarse siete idiomas europeos y cuatro orientales, y entre ella se cuenta con personal apto para dirigir las obras de restauración, planear, hacer bocetos y enseñar con la competencia requerida dibujo y pintura. Hay canteros, carpinteros, mecánicos, agrimensores, jardineros, ganaderos y agricultores Y como colofón, se da trabajo habitual a unos veinticinco obreros, y en épocas extraordinarias llegan a cuarenta. Esto es el monasterio de Osera en la actualidad. Si ello es atraso o progreso, júzguelo el lector y aun mejor lo podrá juzgar el visitante.

POLICARPO SEISDEDOS.

DON ANGEL DEL CASTILLO

Nuestro querido amigo y documentado colaborador, ha sido nombrado por Decreto de Instrucción Pública, Delegado provincial de Bellas Artes de La Coruña.

La sólida preparación de tan autorizado arqueólogo y publicista es una garantía para el acertado desempeño de su merecido cargo, por el que le felicitamos cordialmente.

PARA PEDIR COÑAC, BASTA DECIR: UN DOMECQ

Ateneo Ferrolán

ORENSE

Orense, capital de la provincia de su nombre, está situado sobre la orilla izquierda del Miño, en su confluencia con el Barbaña, y a la falda de Montealegre; esta situación influye en su clima que es calurosísimo en verano, y húmedo, aunque no frío, en el invierno. Predominan los vientos llamados Solanos que soplan del S. y SO., y disfruta abundancia de aguas que riegan huertas fertilísimas.

El nombre de Orense quieren derivarlo los eruditos de *Auria*, aunque se proponen también otras etimologías: ors-ens= agua caliente, alusión a las Burgas. Su origen no se conoce con certeza; según algunos, su nombre es céltico; los romanos establecieron aquí una estación balnearia en el siglo VI que prosperó protegida por los reyes suevos; pero al conquistarla los árabes la arrasaron por completo, siendo repoblada por Alfonso III que le concedió privilegios, confirmados después por Alfonso Séptimo; en el siglo XIV es conquistada por el Duque de Lancaster; en el XV se reproducen las luchas entre Cabildo y Concejo que se habían iniciado en el XIII mientras los judíos se van adueñando del comercio y de la industria, y al ser expulsados por los Reyes Católicos decae considerablemente la importancia de la ciudad, que no vuelve a renacer hasta el siglo XIX, acusándose notoriamente su florecimiento a principios de la presente centuria, principalmente en el campo intelectual, con sus ateneos, periódicos, orfeones, etc.

La calle más moderna de la ciudad de las Burgas

(Foto Villar)

En la plaza de la Constitución está el hermoso edificio de la Casa Consistorial, que tiene una buena escalera, gran salón de sesiones y muy curioso archivo en el que se conservan, entre otros tesoros artísticos e históricos, las andas de plata de la Virgen de Reza, la bandera de los milicianos, las actas concejiles que empiezan en el siglo XV, y un gran caudal de documentos sumamente interesantes para la historia de Galicia; el señorial edificio que hay a la derecha es el Palacio Episcopal, que también tiene un buen archivo; sus salones, de ricos artesonados, y los restos del severo claustro románico de fines del siglo XIII merecen visitarse, así como también las varias iglesias, algunas de notorio valor arqueológico, como la de la Santísima Trinidad que existía ya en el siglo XIII y presenta hoy un curiosísimo pórtico de arcadas ojivales con el arco de la puerta de línea quebrada; dos torres cilíndricas comunicadas por una galería defensiva con antepecho, flanquean la fachada, completando el interesante conjunto los ventanales de transición, la flamígera crestería sobre cornisamento de gárgolas y el precioso ábside poligonal del siglo XVI.

Un soberbio ejemplar del arte ojival es el convento e iglesia de San Francisco, con sus vetustas bóvedas, rasgados ventanales y sepulcros centenarios. Barroca es su fachada y neoclásica en su interior es la parroquial de Santa Eufemia, en cuyo altar mayor se venera un notabilísimo Cristo.

La bellísima Catedral, armónica y proporcionada como pocas en su interior, presenta al exterior una diversidad de estilos que perjudica la necesaria uniformidad del conjunto: está mal terminado el gótico cimborrio, sin rematar las fachadas laterales, mutilada la principal y desfigurado el ábside por un feo murallón; mas a pesar de ello, tiene suficiente importancia y mérito artístico para ocupar el primer lugar entre los edificios religiosos de Orense.

La románica puerta N. es sin duda la más interesante para los arqueólogos; la fachada principal, también de traza románica, da entrada a un vestíbulo interior de tres arcos correspondientes a las tres naves de la iglesia que constituyen el famoso Pórtico de la Gloria, hecho a semejanza del compostelano, del cual no desmerece por cierto.

Las famosísimas Burgas, tres fuentes bajo el viaducto, son conocidas desde muy antiguo y lanzan 125 litros de agua por minuto a una temperatura de 66 a 68 grados.

Cuenta Orense con bellos jardines, ornato de la ciudad, como los de Posío, el parque de San Lázaro, la alameda de Concepción Arenal y la del Crucero.

VINO DE LA RAZA: FORMIDABLE TONICO

Ateneo Ferrolán

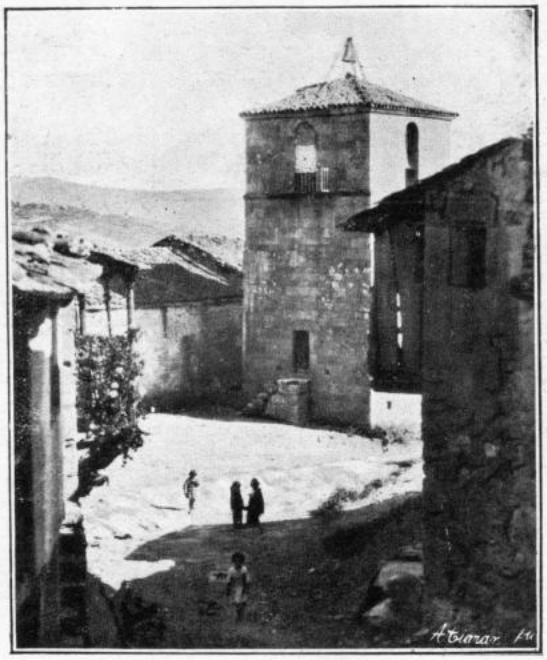
VIAJE POR LA PROVINCIA DE ORENSE

Vamos a grandes rasgos a indicar al excursionista un viaje por esta provincia gallega, verdadera maravilla en paisajes, grandeza soberana en monumentos y curiosa e interesante bajo todos los aspectos que se mire.

No intentamos ni dar a conocer toda, ni extendernos en lo que citemos; primero porque serían excesivamente largas estas cuartillas, y segundo porque sólo somos aficionados al excursionismo, con vulgarísimos conocimientos, siendo ridículo tratásemos de dar a conocer lo conocido ya, dado a conocer por maestros, científicos y literatos, gallegos y forasteros, pero que admiraron esas joyas soberbias que la provincia guarda.

Entremos en tierras de Orense por Ponferrada, y después de haber admirado las montañas donde nace el río Sil, el de las auríferas arenas, lo que un tiempo fué castillo de caballeros templarios, y demás curiosidades de la ciudad leonesa, iráse a buscar la divisoria de Orense en las cercanías de Puente de Domingo Flórez, pasando antes por la muy pintoresca laguna de Carucedo, y llevando por vecino al río Sil, con sus desfiladeros, acantilados y torrenteras.

Por la ladera opuesta se verá la línea férrea del Norte, y en el citado río una continuada serie de paisajes sorprendentes.



Un pintoresco aspecto del pueblecito de Sobrado

Creemos un deber aconsejar gran prudencia a los conductores, porque las curvas son numerosísimas, faltan señales en muchas y hay grandes precipicios.

Si el excursionista es aficionado a la pintura o a la fotografía, encontrará pueblos muy interesantes que le detendrán para tomar asuntos.

Después de atravesar el Barco de Valdeorras, atravesará la vía férrea dos veces, y antes de separarse de ella en Petín, dos más.

El camino es interesantísimo, con grandes viñedos, siendo muy curioso el puente romano sobre el Sil, que existe entre la Rúa y Petín.

Muy cerca de la Rúa, pero sin carretera, encuéntrase el famoso Montefurado, desviación del río a través de la montaña, llevada a cabo por los romanos para explotar en la cuenca del río sus auríferas arenas.

En el camino llevado hasta Petín habrá dejado a la izquierda las altas montañas, como la sierra del Eje, la de Calva y la de Porto, con altos picachos en la divisoria y terrenos leoneses, entre otros Peña Trevinca y Moncalvo, así como otras estribaciones de la gran sierra Cabrera.

A poco de cruzar el Sil comenzará a trepar por Freijido y Laroco hacia la Puebla de Trives, viendo lejanos los montes del Invernadero y Cabeza de Manzaneda, y pasando por la cuenca del río Vibey.

Muy cerca de Puebla de Trives, escasamente a dos kilómetros, parte a la izquierda una estrecha carretera que, cuando pasamos por ella, carecía de indicador alguno, y por ella deberá marchar el excursionista a Sobrado de Manzaneda, una de tantas joyas arquitectónicas de la provincia que nos ocupa, en muy pintoresco poblado y de verdadera atención. La distancia es muy corta desde la carretera general, unos cuatro kilómetros a lo sumo. Este templo románico no debe dejarse de visitar. Se pasará por la Puebla de Trives, interesante villa, y a la vista de profundo desfiladero marchará a Castro Caldelas, cuyo castillo admirará varios kilómetros antes de llegar.

Merece verse el antiguo castillo del Duque de Alba, y además la soberana vista, el panorama que desde él se descubre, muy especialmente en dirección a la cuenca del Sil, en dirección a Monforte de Lemos. Esta vista es algo imponderable.

Pero siga el viajero por estas tierras, camino de Orense, y varias veces tendrá que desviarse de la ruta general para acercarse a monumentos, a grandezas... muchas de ellas abandonadas, cuando deberían ser atendidas, cuidadas, guardadas y conservadas como glorias patrias, como riquezas, como joyas que tanto envidian los extranjeros que las conocen, y nosotros, los españoles, no apreciamos, no atendemos, dejamos que se hundan, que se pierdan... Mal, muy mal se hace con ello; es preciso hacer patria, saberla engrandecer, y esto se hace de muchos modos y maneras, pero... no como hoy se hace, no con luchas intestinas y menospreciando su valor en todos sus aspectos.

Al llegar a un poblado llamado Liboreiro, verá el viajero a mano izquierda un camino con letrero indicador casi ilegible y muy mal colocado, que dice «A Montederramo», y vaya por él el excursionista para admirar a muy pocos kilómetros un ex monas-

JEREZ QUINA DOMECQ: GRAN APERITIVO

Ateneo Ferrolán

terio soberbio, de estilo renacimiento, con edificaciones soberanas en sus cercanías. No queremos citar su estado; nos remitimos a lo dicho.

Subirá de nuevo por la carretera general al alto del Rodicio, admirará desde allí el soberbio panorama, viendo el sanatorio de los Milagros, la villa de Maceda, que al recuerdo del viajero traerá el rey Alfonso el Sabio y sus Cantigas, y... por enésimas curvas descenderá a un empalme que parte a la derecha y va a otro monasterio interesante, en muy pintoresca situación, a Junquera de Espadañedo.

Vista parcial de Castro Caldelas

Pasado Esgos, cambió la campiña, y por entre pinares y viñedos llegará al poblado de Pinto.

No deje el excursionista, al llegar a este sitio, de preguntar por el camino para ir a San Pedro de Rocas, la maravilla de las maravillas, que debería tener, ya que no camino —que debería tenerlo—, un gran cartelón indicador del camino y... ¿por qué no allí mismo quienes se presten a guiar al visitante?

No vamos a describir San Pedro de Rocas, sito en el Monserrat de Galicia; sólo diremos que a muy corta distancia de Pinto, —no sabemos si tardamos una hora escasa—, entre los peñascos del monte Barbeirón encuéntrase este rupestre ex monasterio, que hallamos en el catálogo de los monumentos histórico-artísticos de España. Su iglesia, con tres capillas abiertas a pico en una misma roca, con su curioso ventanal que llega a la cumbre de la montaña, es algo que consideramos único en España.

Poco antes de llegar a Orense, en sus cercanías encontrará a mano derecha una carretera que llevará al viajero al ex monasterio de San Esteban de Ribas de Sil, grande por su situación y por lo que fué.

¿Qué queda del monumento mandado construir, fundado en el siglo VI por San Martín Dumiense, restaurado en el siglo X por el abad Franquila, y edificado nuevamente en el siglo XII?

Poco, muy poco; pero sólo por sus tres cuatros y... los restos, merece la visita.

Y entrará el viajero en la ciudad del Santo Cristo, sino hastiado, satisfecho, verdaderamente anonadado de cuanto viera en las cercanías de la carretera de Ponferrada a Orense.

No vamos a entrar, ni queremos, en detalles de cuanto puede contemplarse en la capital; sólo recordamos que el rapaciño que nos llevaba los aparatos fotográficos nos dijo:

> Tres cosas hay en Orense
> que no las hay en España;
> el Santo Cristo, la Puente,
> las Burgas hirviendo el agua.

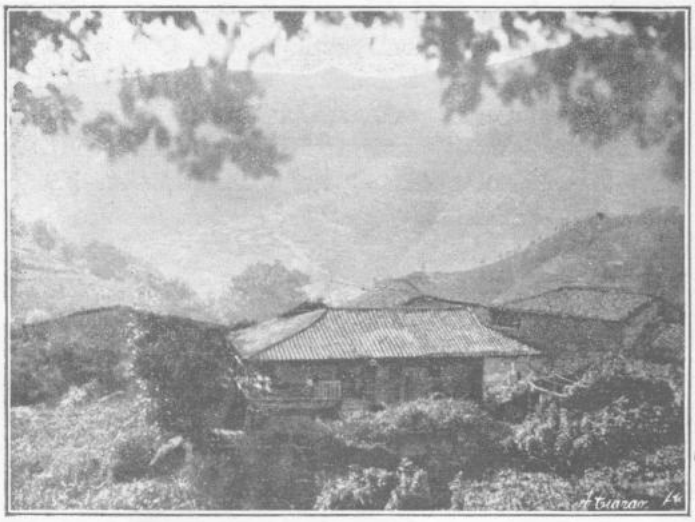
A lo que repusimos: —Muy bien; pero, ¿a la catedral, dónde la dejas?

—Entonces «le» serán cuatro; pero.... hay mucho más que ver.

Y tenía razón: hay muchas más cosas en Orense.

Desde Orense hay una excursión admirable, grandiosa, que casi podríamos llamar viaje tipo, excursión imprescindible, regresando a la capital: Orense, Celanova, Banda, Allariz, Junquera de Ambía, los Milagros, Maceda, Orense.

En ese recorrido, además de paisajes muy pintorescos y poblados interesantísimos y curiosos en extremo, tendrá el aficionado la iglesia de San Miguel de Celanova, obra del siglo X, con su arquitectura mozárabe, maravilla sorprendente que cautiva al visitante, y en el mismo Celanova el monasterio de San Rosendo, hoy monumento nacional, de grandeza insuperable y que retiene a viva fuerza al excursionista.



Un paisaje de las cercanías de Orense

(Fotos Marqués de Santa María del Villar)

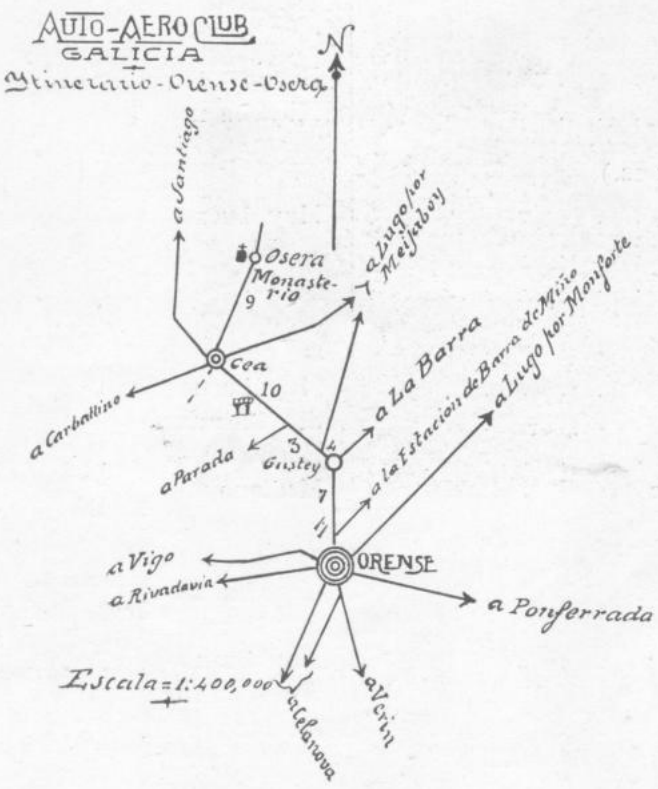
Esta obra, de los siglos XVI, XVII y XVIII, es admirable; tiene joyas soberanas y unos claustros del siglo XVII y jónico que merecen larga detención.

PARA PEDIR COÑAC, BASTA DECIR: UN DOMECQ

Ateneo Ferrolán

Pero si el excursionista quiere dar la vuelta indicada en el día, tendrá que contentarse con dar un vistazo y seguir al kilómetro 52 de la carretera de Portugal, y allí ascender a la iglesia de Santa Comba de Bande, el único templo llegado a nuestros días desde el siglo VII sin obras de reparación interiores.

Al contemplar esta obra, este monumento de tiempos de la monarquía visigoda, seguramente el aficionado que allí llegue, después de admirar lo señalado, lo meramente indicado en este guión de viajero, calificará de grandiosa, de única, a la provincia de Orense, y pensará al recordar otros lugares de España: ¡Cuánta grandeza y maravilla guarda España!



En Allariz, la villa de antigua historia y en extremo interesante, forzosamente se detendrá el viajero ante el convento de Santa Clara y la iglesia de Santiago, además de las muchas casas típicas y solariegas que se conservan.

Los templos fundados por D.ª Violante, esposa de Alfonso el Sabio, y por Alfonso VII, son dignos de la visita.

No podrá detenerse mucho el visitante, toda vez que aun le quedarán por contemplar la colegiata de Junquera de Ambía, a unos ocho kilómetros de Allariz, y después Maceda y la Basílica de los Milagros.

En todos estos sitios es forzosa, necesaria, la atención y detención.

Cuando de regreso entre en Orense el excursionista, seguramente llegará asombrado, verdaderamente estupefacto de cuanto vió, y... apesadumbrado de que esas maravillas no sean contínuamente visitadas, y para ello divulgadas, propagadas por España y por el Extranjero.

Glorias así, maravillas como esas, no pueden, no deben permanecer como quien dice ocultas; son grandezas de la Patria y hay que mostrarlas a propios y extraños. Quien haga este recorrido a buen seguro no se llamará a engaño.

¿Modo de hacerlo? Sencillísimo; parodiando la antigua zarzuela *La caza del oso* diremos:

Sale uno de su casa
y toma el ferrocarril,

y al otro día tiene... lo que va usted a ver.

Sale de Madrid —ponemos como punto de partida este centro—, en el exprés a las 7,20 de la tarde, llega a Orense a las 10, y desde la estación puede marchar en magníficos taxis o coches de alquiler a realizar el viaje citado, volviendo a pernoctar a Orense; y al día siguiente, después de pasar la mañana y parte de la tarde en Orense, toma el tren de regreso. ¿Hay nada más fácil?

Pero, si tiene tiempo el viajero, puede hacer mil excursiones más desde la capital, sin dejar de ver San Pedro de Rocas y San Esteban de Ribas de Sil.

Siguiendo nuestro viaje, puede realizar el viajero por Orense una ideal excursión al monasterio de Osera, marchando por la ruta de Lalín y Santiago hasta Cea, después de visitar el soberano monasterio conocido por «el Escorial de Galicia,» ir a Carballino, Ribadavia y regresar por las riberas maravillosas, de excepcional belleza, del Avia y del Miño.

Muchos más recorridos admirables pueden hacerse, pero creemos que con éstos es suficiente para dar una idea, aunque muy remota, es cierto, de lo que es la provincia de Orense para el excursionista.

De Orense puede salirse por la carretera de Zamora, pasando por Allariz y Verín, viendo la célebre laguna Antela, el Castillo de Monterrey, Santa María de Mijos, cercana a Verín, y saliendo de la provincia por las Portillas.

Ya camino de Zamora o Benavente, puede llegarse el excursionista a la interesante laguna de Villachica.

La provincia de Orense debe ser visitada por cuantos se interesen por la arquitectura y grandezas patrias; y si a la de Orense unimos Pontevedra, La Coruña y Lugo, motivos tendrá el excursionista para pasarse toda una temporada estival en estupendo y variado viaje.

EL MARQUÉS DE SANTA MARÍA DEL VILLAR.

Si quiere ver aumentada su clientela, anúnciese en esta Revista

OLOROSO J. C. W. C.

Ateneo Ferrolá

CIRCUITO NACIONAL DE FIRMES ESPECIALES

ESTADO DE VIALIDAD DE LAS CARRETERAS EN ABRIL DE 1931

CARRETERAS	ESTADO EN QUE SE HALLAN	CONJUNTO DEL RECORRIDO
Madrid a Irún (487,30 kms.)		
De Madrid a Burgos	Bueno	Bueno.
» Burgos a Behovia	Muy bueno	
Burgos a Santander (156,60 kms.)		
De Burgos a Cinerualo	Muy bueno	Muy bueno.
» Cinerualo a Corbera	Id.	
» Corbera a Santander	Id.	
Madrid a Oviedo (445 kms.)		
De Madrid a Villacastín	Muy bueno	Bueno.
» Villacastín a León.	Sin incautar	
» León al Puerto Pajares	Bueno	
» Puerto Pajares a Oviedo	Mediano	
Villacastín a La Coruña (603 kms.)		
De Villacastín a Salamanca	Muy bueno	Bueno.
» Salamanca a Astorga	Sin incautar	
» Astorga a Ponferrada	Muy bueno	
» Ponferrada a Lugo	Sin incautar	
» Lugo a La Coruña	Mediano	
Ponferrada a Tuy (272,50 kms.)		
De Ponferrada a Puebla de Trives	Mediano	Mediano.
» Puebla de Trives a Orense	Id.	
» Orense a La Cañiza	Bueno	
» La Cañiza a Tuy	Malo	
Muriedas a San Sebastián (223 kms.)		
De Muriedas a Laredo	Muy bueno	Muy bueno.
» Laredo a San Sebastián	Id.	
Salamanca a Burgos (236,20 kms.)		
De Salamanca a Tordesillas	Muy bueno	Malo.
» Tordesillas a Valladolid	Mediano	
» Valladolid a Venta de Baños	Id.	
» Venta de Baños a Burgos	Malo	
Betanzos a Santander (554 kms.)		
De Betanzos a Villalba	Bueno	Mediano.
» Villalba a Arriondas	Mediano	
» Arriondas a Santander	Muy bueno	
Astorga a León (45,80 kms.)		
De Astorga a León	Mediano	Mediano.
Porriño a La Coruña (104,20 kms.)		
De Porriño a Pontevedra	Muy bueno	Mediano.
» Pontevedra a Santiago	Malo	
» Santiago a La Coruña	Bueno	

VINO DE LA RAZA: FORMIDABLE TONICO

Ateneo Ferrolá

CRÓNICAS

IN MORTE VITA

Algunos religiosos que viven en comunidad, se saludan con las palabras «Morir habemos» o «Memento mori», para recordarse contínuamente lo perecedero de esta existencia nuestra, donde todo es vanidad de vanidades. Pero estas mismas palabras que en unos despiertan ideas místicas y les inducen al desasimiento de las cosas terrenas, producen en otros un efecto contrario. Dícense los primeros: «Pues si es verdad que hemos de morir, ¿a qué inquietarse por estas miserias de tejas abajo? Honores, gloria, riqueza, amor. . ¡Todo mentira, todo ficción! Cuidemos de mantener limpia el alma y no nos embarguen las preocupaciones de este Mundo». Y consideran los otros, en cambio: «Si es verdad que hemos de morir, apresurémonos a divertirnos. El tiempo vuela que es un gusto. Este Mundo aquí ha de quedar. Gocemos, divirtámonos, disfrutemos. Como dijo el poeta, *aturdida y sin sentir huya la vida*, y dentro de cien años, todos calvos.

He aquí dos reacciones opuestas ante el negro misterio de la muerte. La primera es la reacción cristiana, que ve en este Mundo un penoso tránsito y atisba tras él un más allá de expiación o de bienandanzas. Y la segunda es la reacción pagana. Así, la monda calavera cuya contemplación edifica al anacoreta en el yermo, ayudándole a vencer las tentaciones, servía en las orgías de los romanos para recordarles lo efímero de nuestro paso sobre la Tierra y era acicate de la gula y de la sed de buenos vinos y espuela de la sensualidad.

La visita a un camposanto, el paso por una capilla ardiente, suscitan, según el temperamento y el contenido espiritual del visitante, depresión, caimiento y deseo de apartarse del mundanal ruido, o apetencia invencible de «correrla» y de echar una cana al aire.

Y cuando, pese a la influencia de casi veinte siglos de cristianismo, un hombre o un pueblo experimentan ante el espectáculo de la muerte lo que hemos llamado reacción pagana, bien puede asegurarse que ese hombre o ese pueblo llevan dentro una espléndida llama de vitalidad.

Una leyenda de Bécquer, *La Venta de los Gatos*, relata cómo un alegre ventorro sevillano, en mitad del camino de la puerta de la Macarena al convento de San Jerónimo, blanco, alegre y concurrido lugar de esparcimiento, se transformó a la vuelta de unos años en un lugar sombrío y tétrico porque a cien pasos de allí levantaron el nuevo cementerio. Y el nuevo cementerio, con sus blancos túmulos de mármol, con la visión de sus nichos, con sus cipreses y sus sauces asomando las melancólicas frondas sobre las tapias enjalbegadas, bastó para hacer huír la alegría de *La Venta de los Gatos*.

Es preciosa la leyenda de Bécquer, que paralelamente a esta acción nos narra una poética historia de amores contrariados. Pero leyéndola —releyéndola hace unos días—, nosotros pensábamos: —Bien... esto pudo ser en Sevilla, en la alegre Sevilla, cuyo nombre evoca en nosotros ruido de zambra gitana, sonar de pandereta y redoblar de crótalos. En Sevilla la alegre... Pero en esta Galicia nuestra, a la que han dado en llamar *saudosa*, *morriñenta* y llorona, aquí no pasaría eso. ¡Qué iba a pasar!

Y no, señor. No pasa. De hecho no pasa. Porque en esta misma Coruña, que al fin y al cabo es parte sensible y capital de esa Galicia saudosa y llorona, no sólo anula el ventorro al cementerio, sino que le sale al paso lindamente, con escándalo inicial del capellán, que se torna luego en gesto tolerante y comprensivo. (La gente joven es el demonio, Don Ricardiño).

No a cien pasos, sino a poco más de veinte del cementerio coruñés, florido como un vergel y batido por el mar, que mece el sueño eterno de los muertos con su himno de titán, se ha convertido una finca particular en parque de recreo. Allí, bajo el templete o entre las frondas, según el tiempo, suena los domingos la murga o lanza al aire sus sones el pianillo de manubrio, mientras las parejas danzan jubilosas. Las muchachitas gentiles de la calle de la Torre, de Orillamar, de las Atochas y del «Barrio chino» y los galanes marchosos de aquella barriada rinden culto a Terpsícore, sin que la vecindad macabra les intimide. Un encanto de expansión populachera. Y en los pequeños cenadores se bebe buena cerveza austríaca, con

PARA PEDIR COÑAC, BASTA DECIR: UN DOMECQ

Ateneo Ferrolá

aceitunas y anchoas, no precisamente a la salud de los muertos, como los sepultureros de la leyenda becqueriana, pero sí sin preocuparse de ellos, sin que su proximidad perturbe a los bebedores, a los danzantes ni a los jugadores de rana.

Pero aun no para esto aquí. Más arriba, según camina hacia la Torre, un flamante «Salón Americano», edificación de cemento que abre sus ventanas sobre unas huertas fronteras al jardín de la necrópolis, ofrece también un ámbito a los cultivadores de la danza, que no pierden compás. El tercer distrito es tan bailarín como acendradamente liberal y democrático, baluarte de libertades y emporio de la danza.

Y es curioso el efecto que produce al tranquilo paseante que regresa de su excursión al faro de Hércules, cuando declina la jornada dominguera, ver turbada la melancolía de los cementerios, —cuando tras de cerrar sus puertas marcha de retirada el veterano conserje Garrido, haciendo sonar levemente el manojo de llaves—, por las notas del metal y del organillo que salen del «Salón Americano» y saltan irreverentes las tapias del *Parque Dam*, rompiendo el silencio lleno de nostalgias y tristezas del crepúsculo.

En la leyenda de Bécquer, el camposanto venció al ventorro. Aquí el ventorro se concilia con el camposanto. La alegre Andalucía. La triste Galicia. ¡Tópicos!...

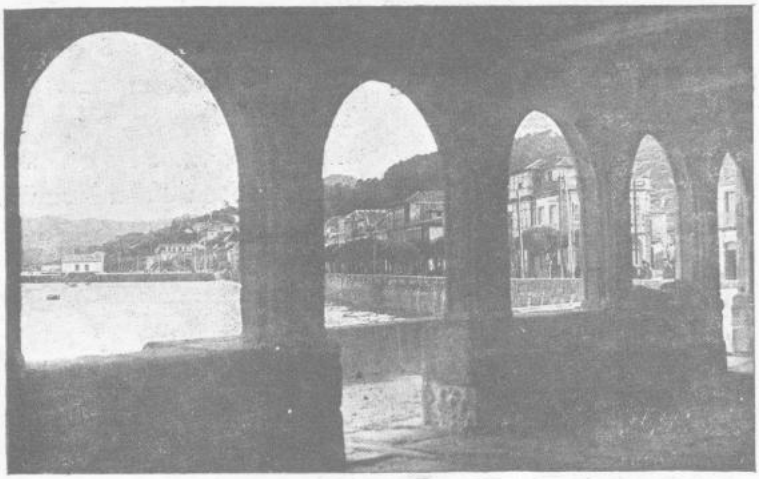
¿Está bien esta conciliación de lo alegre y lo triste, este contraste de necrópolis y parque de recreo? No sé... pero no la condeno. Propendo a la tolerancia. Porque, al fin y al cabo, esa vecindad de ventorro y cementerio nos ofrece una síntesis de lo que es la vida: contraste de goces y penas, de júbilos y dolores.

Y, con permiso del querido capellán, el que reaccione cristianamente en su visita al cementerio, cerca tiene la capilla para orar; y el que reaccione paganamente, a su alcance está el *Parque Damm* para beber unos bocks y bailar un chotis...

En ello no hay daño para nadie... Dentro de cien años, todos calvos.

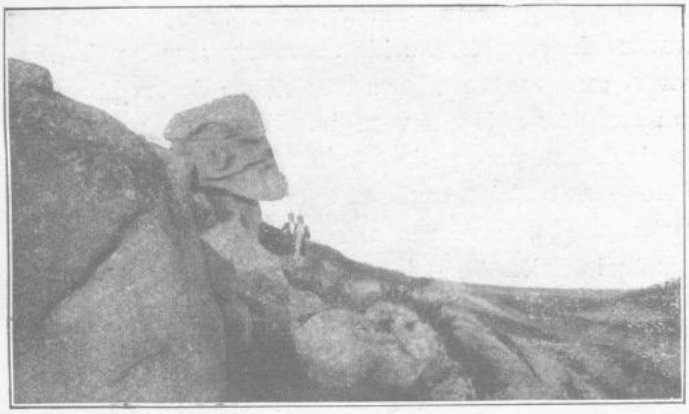
CÉSAR ALVAJAR.

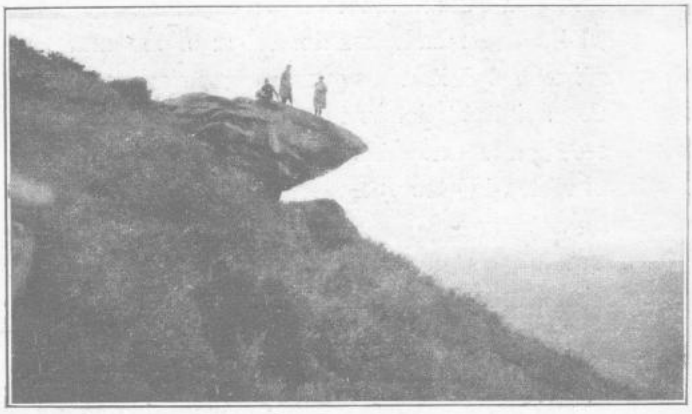
BELLEZAS DE GALICIA



Un pintoresco aspecto del pueblecito de Bayona (Pontevedra)

(Foto Pacheco)





«La Esfinge» y «El Torpedo», rocas graníticas que se admiran en Comeanda (Coruña) y en el monte de la Espenuca (Coirós-Coruña). — *(Fotos Rof Codina)*

VINO DE LA RAZA: FORMIDABLE TONICO

Ateneo Ferrolá

DE SOCIEDAD

ORENSE. - La señorita Maruchy Añel de la Fuente, perteneciente a distinguida familia de la ciudad de las Burgas.– *(Foto Villar)*

NOTA CÓMICA

Ateneo Ferrolá

—¿Y para qué me jurabas entonces que me ibas a querer toda la vida?
—¡Ya ves! Nunca creí que llegaría a tener los años que tengo.

JEREZ Y COÑAC PEDRO DOMECQ

Ateneo Ferrolán

Actualidades gráficas

LA TOJA (Pontevedra). — Boda de la bella señorita Rolendis Solá Dadín con el joven portugués D. Federico V. Costa

(Foto Pintos)

D. ALBERTO PAZ MATEOS

uno de los miembros más capacitados de nuestra Magistratura, nombrado recientemente para presidir la Audiencia Territorial de La Coruña

(Foto Sellier - Pardo Reguera)

LA CORUÑA. — Conferencia de D. José Portas Fernández, del Secretariado de Galicia en Madrid, acerca del proyecto del Estatuto regional, y de pie, el presidente del Recreo de Artesanos Dr. Búa Caróu, que tuvo a su cargo la presentación del conferenciante

(Foto Villar)

LA CORUÑA. — El novelista y publicista D. Ramón M.ª Tenreiro leyendo su conferencia «Variaciones sin tema» en el Circo de Artesanos, con el veterano periodista y presidente de la Academia Gallega, D. Eladio Rodríguez González, que la prologó

(Foto Cancelo)

VISITE LA CAMISERIA CARBAJAL. — LA MEJOR SURTIDA. — PAZ, 27. ORENSE

Ateneo Ferrolá

EN EL CIRCO DE ARTESANOS DE LA CORUÑA

LA CONFERENCIA DE D. RAMÓN M.ª TENREIRO

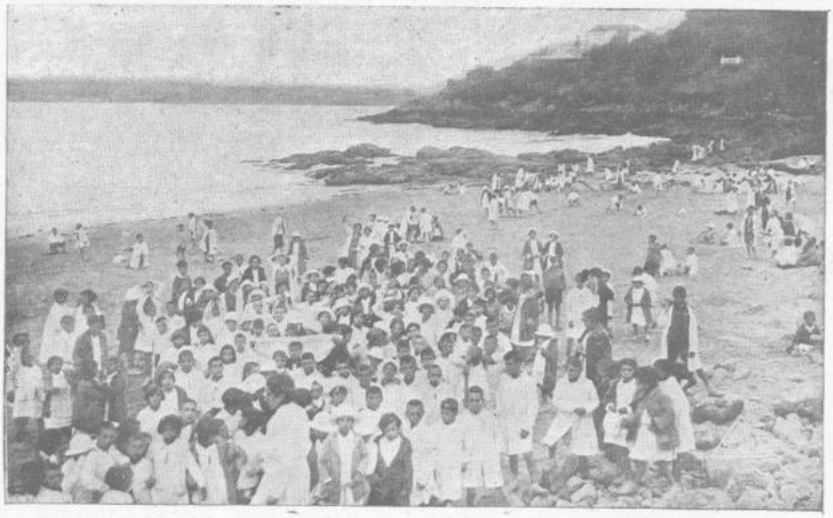
Arriba: Aspecto que ofrecía el salón del Recreo de Artesanos durante la conferencia. Abajo: El conferenciante (X), con el alcalde Sr. Senra (a la derecha), el presidente de la Academia Gallega Sr. Rodríguez González (a la izquierda), y un grupo de concurrentes a la conferencia, después de finalizada la lectura de la misma.—*(Fotos Cancelo)*

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Ateneo Ferrolá

LA CORUÑA. — Los excursionistas que fueron de esta capital a Sobrado de los Monjes, con objeto de visitar dicho Monasterio

(Foto Blanco)



LA CORUÑA. – Primera colonia de niños enviada por el Ayuntamiento madrileño al Sanatorio Marítimo de Oza

(Foto Cancelo)

VIGO. — Grupo de alumnos de la Escuela Industrial que hicieron una excursión en viaje de estudios al monte de Santa Tecla (Tuy)

(Foto Pacheco)

VISITE LA CAMISERIA CARBAJAL. — LA MEJOR SURTIDA. — PAZ, 27. ORENSE

Ateneo Ferrol

LA CORUÑA. — Comida íntima con que los empleados de la casa Senra obsequiaron a su compañero Sr. Somoza

(Foto Blanco)

Grupo de alumnos de la Escuela de Comercio de La Coruña, que han obtenido el título de Perito mercantil en los exámenes verificados últimamente

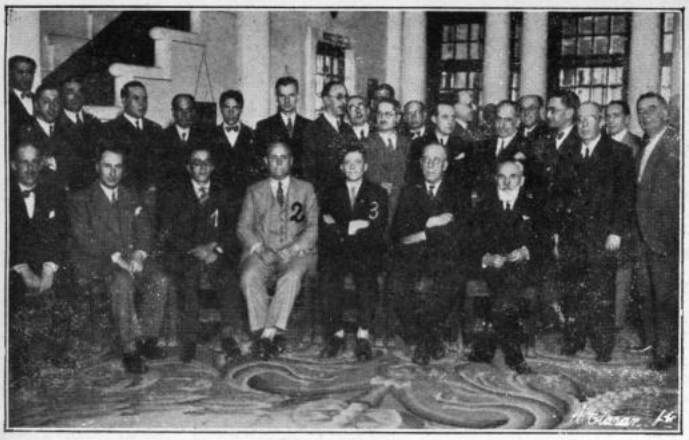
(Foto Blanco)

LA CORUÑA. — Directiva del centro taurino «Los Bienvenidas», que con motivo de su inauguración celebró una novillada a beneficio de la Cocina Económica y del Patronato de la Caridad el día 21 del actual

(Foto Cancelo)

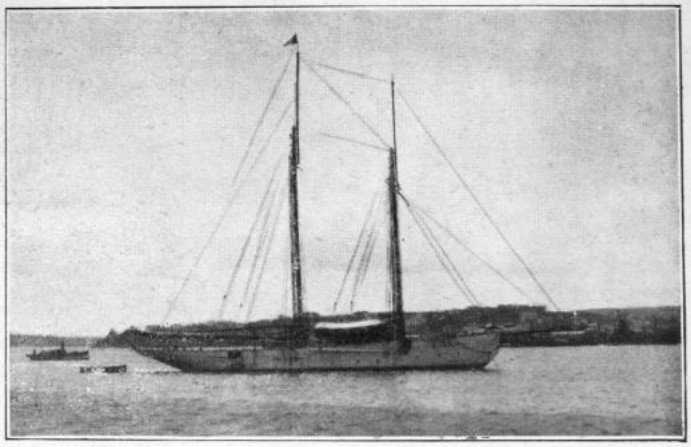
VISITE LA CAMISERIA CARBAJAL. — LA MEJOR SURTIDA. — PAZ, 27. ORENSE

Ateneo Ferrolán



Los representantes de los gallegos residentes en el Uruguay y la Argentina, Sres. Sigüenza (1), Alonso Ríos (2) y Suárez Picallo (3), con el alcalde señor Senra, gobernador civil de Lugo Sr. Calviño y concurrentes al banquete con que el Ayuntamiento de La Coruña obsequió a dichos señores

(Foto Cancelo)



El yate de vela americano «Shenenrodv», que en el año último obtuvo el supremo galardón en la regata internacional New-York a Plymouth y que estuvo anclado en la bahía coruñesa en el mes actual, con motivo de su visita a las costas españolas

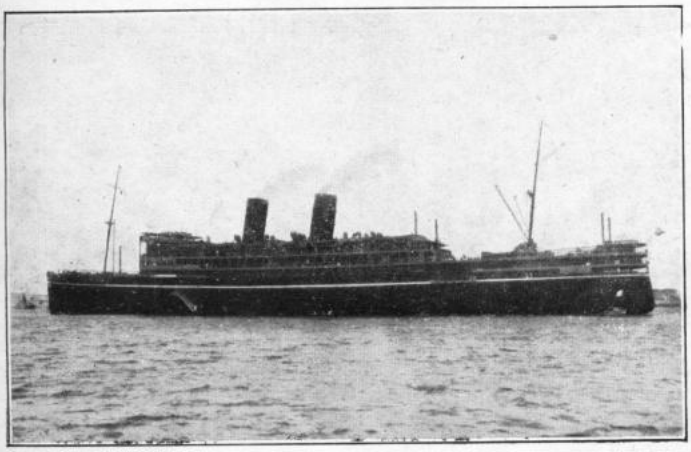
(Foto Sellier)

LA CORUÑA. — Grupo de jóvenes normalistas que han realizado con sus profesoras un viaje de estudios por la costa brava

(Foto Blanco)

LA CORUÑA. — El notable periodista vigués Sr. Bremón, pronunciando su charla lírica en la Reunión de Artesanos, con la que obtuvo un gran éxito

(Foto Blanco)



El vapor «Viceroy of India» que en el mes actual visitó dos veces el puerto de La Coruña, conduciendo gran número de turistas ingleses

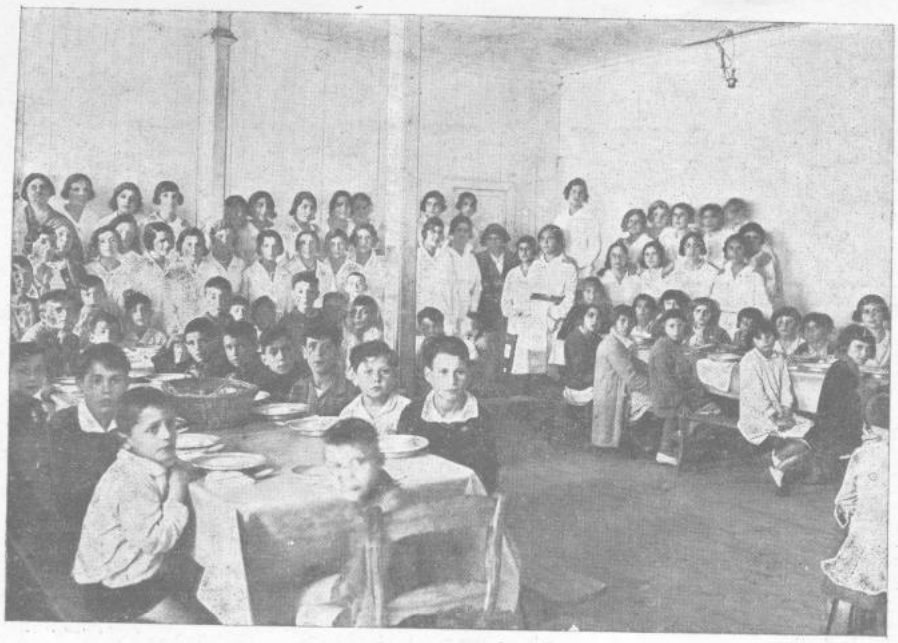
(Foto Sellier)

Grupo de tripulantes indios del vapor «Viceroy of India», que con turistas visitó el puerto de La Coruña

(Foto Sellier)

VISITE LA CAMISERIA CARBAJAL. — LA MEJOR SURTIDA. — PAZ, 27. ORENSE

Ateneo Ferrolá



LA CORUÑA. — Grupo de normalistas que han terminado la carrera y dieron una comida a los niños pobres de la localidad

(Foto Blanco)

LA CORUÑA. — Alumnos de la Facultad de Medicina de Santiago, con su catedrático Sr. Herrera, que visitaron la capital en viaje de estudios

(Foto Villar)

LA CORUÑA. — Claustro de la Escuela Normal de Maestras, con las alumnas que han terminado en este curso la carrera

(Foto Blanco)

VINO DE MODA: AMONTILLADO MACHARNUDO DOMECQ

Ateneo Ferrolán

ORENSE. — El suboficial de Infantería D. Manuel Rapela, héroe de la descubierta de Estiboa (Larache), con el teniente coronel de Cazadores de Mérida, después de serle impuesta la laureada de San Fernando. — *(Foto Villar)*

VIGO. — Una manifestación cívica a su paso por la calle de Policarpo Sanz. — *(Foto Pacheco)*

PONTEVEDRA. — Sor Carmen de Santa Escolástica Rey, que hizo sus votos perpetuos en el Asilo de Ancianos Desamparados de esta capital, apadrinándola el Registrador de la Propiedad Sr. Ríos Mosquera y su señora D.ª Josefina Nieto. — *(Foto Pintos)*

PONTEVEDRA. — Concurrentes a la Asamblea de Cajas de Ahorro de Galicia, celebrada en la Diputación bajo la presidencia del gobernador civil Sr. Varela Radío. — *(Foto Pintos)*

ORENSE. — Grupo escolar Curros Enríquez, cuya inauguración se efectuará en breve plazo. — *(Foto Villar)*

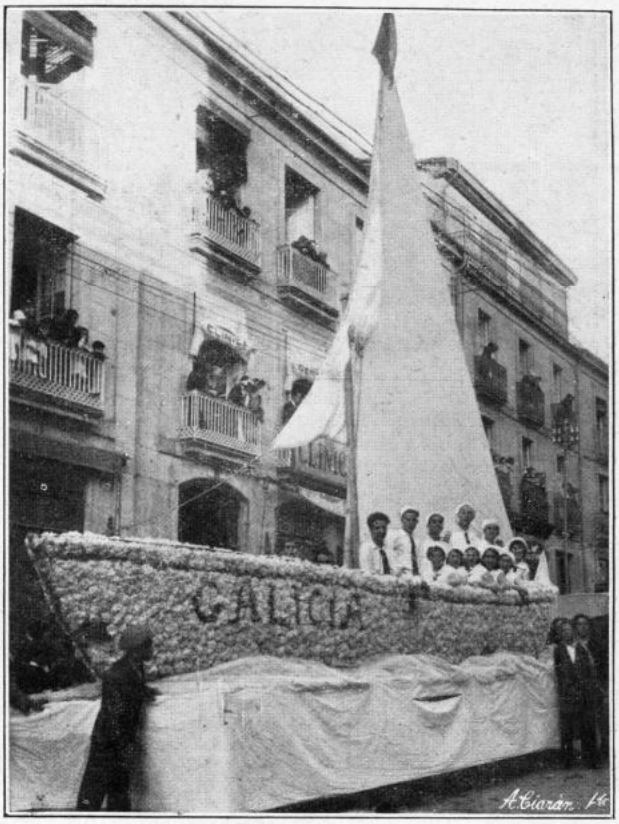
JEREZ Y COÑAC PEDRO DOMECQ

Ateneo Ferrolá

FIESTAS DEL CORPUS EN ORENSE

LA BATALLA DE FLORES

Carroza que obtuvo uno de los segundos premios



Balandro «Galicia», que obtuvo otro de los segundos

El primer premio de coches adornados

(Fotos Villar)

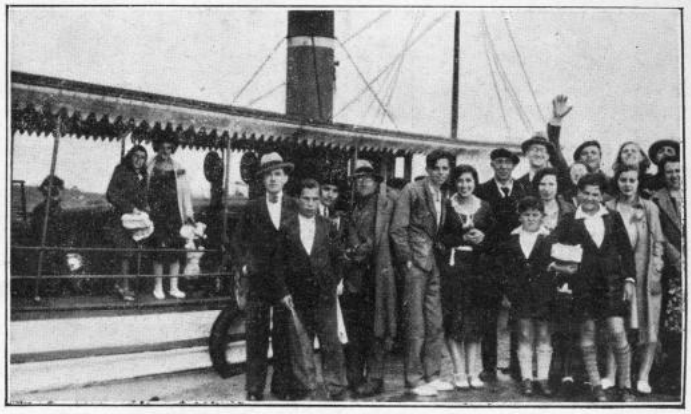
JEREZ QUINA DOMECQ: GRAN APERITIVO

Ateneo Ferrolá

EXCURSIONISMO

LOS "AMANTES DEL CAMPO"

FERROL. – La Srta. Antoñita Paz, que dió una conferencia a los excursionistas en el Pico de San Cristóbal sobre el «Amor a la Naturaleza»



FERROL. — Desembarcando en el muelle de Maniños, después de la fiesta de confraternidad en el Castillo de San Felipe

FERROL. — Fiesta de confraternidad en el Castillo de San Felipe, con las agrupaciones de Barallobre, Ferrol y la Graña

FERROL. — La agrupación en el Pico de San Cristóbal, escuchando a D. Matías Usero la historia del monte en la antigüedad

FERROL. — Don Juan García Niebla que dió una conferencia sobre la defensa del Castillo de San Felipe contra la invasión inglesa

LA CORUÑA. — La agrupación en el peñasco de Nuestra Señora (Cambre) admirando la vista panorámica de los alrededores

(Fotos Rof Codina)

VISITE LA CAMISERIA CARBAJAL. — LA MEJOR SURTIDA. — PAZ, 27. ORENSE

Ateneo Ferrolá

PONTEVEDRA. — Personal técnico del Instituto provincial de Higiene, con los farmacéuticos que asistieron al curso de estudios sanitarios celebrado en dicho Instituto

(Foto Pintos)

PONTEVEDRA. — El nuevo edificio de Correos y Telégrafos, que acaba de inaugurarse en esta capital

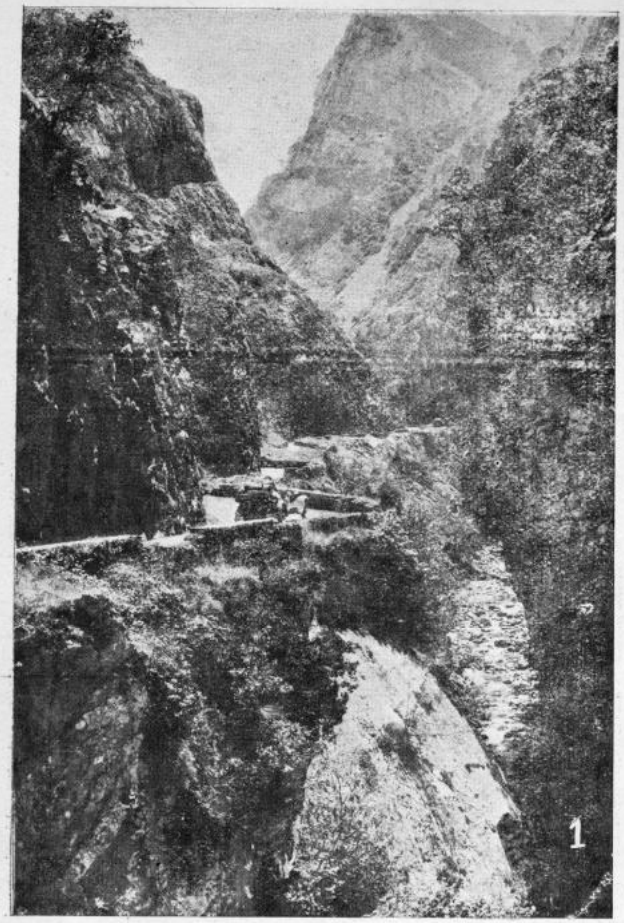
(Foto Pintos)

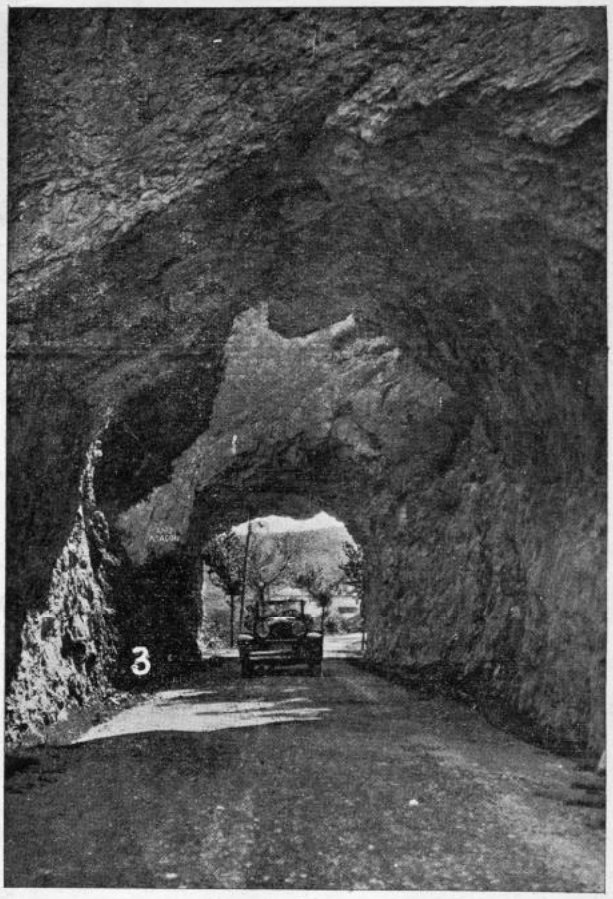
PONTEVEDRA. — Manuel Escudero, «Barquerito II», que obtuvo grandes éxitos toreando en la Argentina

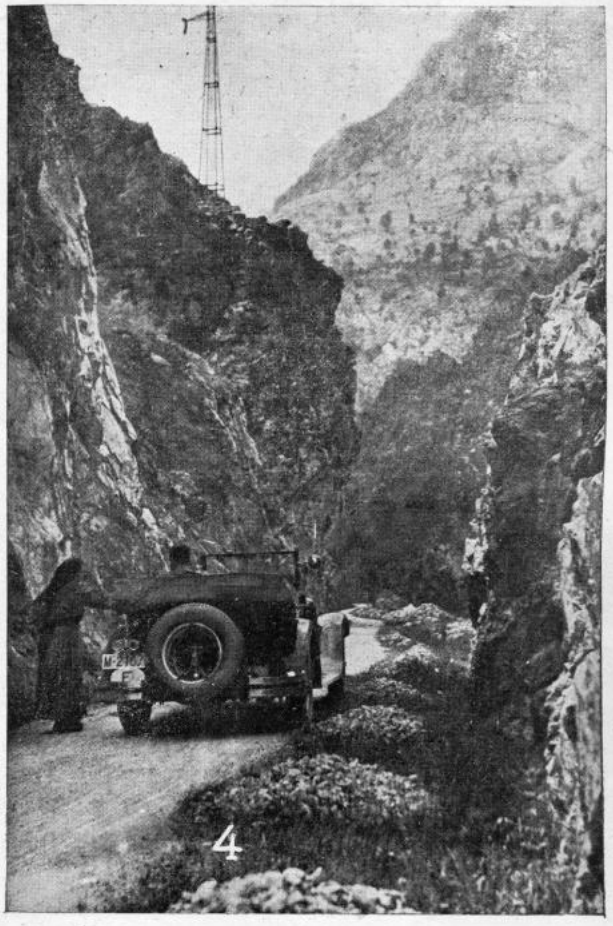
(Foto «La Bolsa», reproducida por Pintos)

VISITE LA CAMISERIA CARBAJAL. — LA MEJOR SURTIDA. — PAZ, 27. ORENSE

Ateneo Ferrolá







TURISMO EN AUTOMÓVIL

1. Carretera de Cangas de Onís a Riaño y León. — 2. La garganta de la Hermida (Santander). — 3. Carretera de Ansó (Aragón). Túneles de la estrecha Foz. — 4. Carretera de Camasmeña (Asturias). Picos de Europa.

(Fotos Marqués de Santa María del Villar)

VINO DE MODA: AMONTILLADO MACHARNUDO DOMECQ

Ateneo Ferrolá

Auto-Aero Club de Galicia

LUGO – TUY – Por VIGO
216 Km.

Totales | Parciales

63 | 153

- Río Miño — Tuy
- a Caldelas — a Stª Comba — 14
- a Puenteareas — Porriño — a Gondomar — a Redondela — 15
- VIGO — a Tuy y la Guardia
- a Porriño — 14
- a Amoedo — Redondela — 9
- a Soto Mayor — Pte Sanjenjo — a la Estacion — Arcade — 3
- a Cangas — 3
- al Cuartel de Figueirido
- a Pte Caldelas — a Orense — a Cangas — a Sanjenjo — PONTEVEDRA — 5
- a Campio — Lanteiro — Río Lerez — a Cambados — 14
- a Barro — a Cambados — 7
- Río Umia — Caldas de Reyes — a Villagarcia — a Campo Lameiro — a Santiago — 8
- a Barro — Cuntis — 7
- a Pte Bea — 6
- La Estrada — a Pte Bea — a Riveira — a Codeseda — 4
- a empalmar con la de Santiago
- Monte de S. Sebastian 906 △ — 17
- a Chapa — 5
- Silleda — 14
- a Orense — Lalin — a Arzua — a Chantada — 15
- Río Arnego — Golada — a Mellid
- Pico do Farelo △ — 14
- Antas — a Tabuada — a Palas de Rey — Monterroso — 13
- a Orense — Ventas de Naron — 8
- Pte Meijaboy — a Santiago — Guntin — 21
- a Piñeira — a Friol
- LUGO

PONTEVEDRA — PROVINCIA LUGO

TUY — OPORTO
140 Km.

Totales | Parciales

86 | 54

- OPORTO — 4
- Requesende — 1,5
- Puesto de vigilancia de cuarentenación – Tranvia cada cinco minutos — Padrão — Leça do Balio — 2
- Stª Ana do Balio — 1
- a Nogueira — Moreira — 4
- Mosteiro — 5,5
- Modivas — 1,5
- P.N — 7
- Azurara — 1
- a Vila Nova — Vila do Conde — 3,5
- Póvoa do Varzim — 8
- P.N — Laundos — 3
- Santo das Neves — 4
- Vila Seca — 6
- a Braga — Barcellinhos — 1,5
- Río Cavado — Barcelos — a Vila Verde — a Eshosende — 17,
- Forjaes — a Eshosende — Río Neiva — a Eshosende — 8,5
- a Ponte do Lima — a Nieva — Darque — a Nieva — R. Limia — 5
- VIANA DO CASTELO
- Carreço — 16
- Afife
- a Meixedo — Ancora
- a Vilarelho — Caminha — 7,5
- a Vilar de Mures — P.N. Seixas — 4
- P.N — Lanhelas — 2,5
- P.N — Vilanova da Cerveira — 6,5
- a Covas — a Cornes — No entran en el pueblo — 10
- a Paredes — Stª Pedro da Torre
- a Gandara — P.N. — Valença do Minho — 6
- Río Miño — Pte Internacional — Tuy — 1,5

Carretera en construcción, entregada al trafico en algunos trozos solamente.

Carretera en ejecución, en algunos trozos terminada.

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Ateneo Ferrolá

Radiotelefonía

La reglamentación de la radiodifusión europea

El incesante desarrollo de la radiotelefonía en el Mundo ha sido tan enorme, que en Europa, en pocos años, alcanzaron una cifra fabulosa las instalaciones receptoras de galena y lámparas.

A compás de este aumento fué el de las emisoras, pues empresas particulares y casas industriales levantaron sus antenas para diversos fines; pero como por aquel entonces —año 1925—, no había reglamentación, cada uno eligió el tipo de onda que le era más conveniente, empezando a surgir las dificultades de las interferencias y, en una palabra, del caos radiotelefónico.

Como aun se preveía un aumento de emisoras y hubiera sido imposible el entender ninguna con claridad, los países europeos celebraron una Conferencia internacional en que se estudiase esta cuestión.

La primera reunión de los delegados tuvo lugar en Ginebra los días 3 y 4 de Abril de 1925, quedando constituída la Unión Internacional de Radiofonía, siendo elegido presidente el almirante Carpendale (Inglaterra); vicepresidentes M. Giesescke (Alemania) y M. R. Tabouis (Francia). M. Rambert (Suiza) se encargó de la tramitación de asuntos con la Sociedad de Naciones.

La Unión Internacional de Radiofonía incluye en su programa los siguientes puntos:

1.º Mantener y apoyar la cooperación entre las distintas sociedades europeas de «broadcasting»; de considerarlo necesario la Asociación Internacional, también puede extender sus relaciones a los países europeos.

2.º Ocuparse de todo lo relativo a telefonía inalámbrica.

3.º Estudiar todos los sistemas que se emplean para las comunicaciones de radio y examinar los nuevos que se presenten.

Otros asuntos incluídos en el programa de la Unión son:

El estudio y la eliminación de perturbaciones causadas por los tranvías, máquinas y aparatos eléctricos

Los derechos de composición, los de ejecución de distintos programas mediante la autorización de los autores respectivos, el arreglo de otras cuestiones internacionales parecidas y la redacción de leyes que protejan a los artistas y autores. El canje internacional de programas, la censura de los programas inadecuados, etcétera.

La regulación internacional entre el «broadcasting» y la Prensa.

Los miembros de la Unión determinan la labor a realizar. El primer año de actividad se destinó a contestar las consultas de los diversos países, obtener toda clase de datos y celebrar acuerdos con miembros nuevos.

Sin embargo, la tarea más importante fué la de distribución de longitudes de onda entre las emisoras europeas, reservando algunas longitudes para las nuevas emisoras que pudiesen instalarse.

Del estudio teórico de cada caso y de los datos que por la práctica se tenían, se acordó dividir las ondas asignadas, en dos categorías: «principales o únicas» y «comunes».

Las ondas principales se asignan a las emisoras que por su potencia requieren una onda bastante diferente de las que ya existen en el país o países próximos. En cuanto a las ondas comunes, quedan asignadas a emisoras de distintos países, y por lo tanto, muy alejadas, o a emisoras de un mismo país, que solamente hacen retransmisiones de la emisora central.

De acuerdo con la experiencia que se obtuvo durante el primer año, se fundaron las tres secciones siguientes:

1.ª Sección técnica.

2.ª Sección para salvaguardar los derechos de los distintos países miembros de la Unión.

3.ª Sección para el estudio de asuntos artísticos y sociales.

Los asuntos que se reciben y deben ser tratados, los estudia la Asociación primero y luego da traslado de ellos a las secciones correspondientes, en las que cada miembro integrante de las mismas está autorizado a presentar una proposición sobre el particular. La Asociación tendrá que resolver luego en qué forma debe despacharse el asunto respectivo.

La Comisión celebra sesiones tres veces por año y una asamblea general.

Días pasados la Unión Internacional de Radiofonía se ha reunido en Semmering (Austria). Las sesiones han tenido un carácter estrictamente confidencial, lo que explica que la Prensa no haya publicado detalles referentes a los debates y decisiones tomadas. Sin embargo, no por eso deja de ser cierto que se han examinado cuestiones de la más alta importancia, pues jamás ningún Congreso de la Unión Internacional de Radiofonía ha durado tanto tiempo, prolongándose muchas de las discusiones hasta avanzada la noche.

Algunos delegados han dado en grandes líneas un

JEREZ QUINA DOMECQ: GRAN APERITIVO

«rapport» de las comunicaciones que fueron objeto de la atención de los congresistas. De ello resulta que las reuniones de Semmering pueden ser consideradas como los debates preparatorios del gran Congreso de Telefonía sin hilos que se celebrará en Madrid en 1932.

Para juzgar claramente cómo se efectúa la reglamentación de longitudes de ondas, es necesario extractar en pocas palabras la historia de la distribución de las ondas en el mundo entero.

En 1917 se celebró en Washington un Congreso, en el que este punto se solucionó en grandes líneas, señalándose cuales serían las ondas reservadas a la radiodifusión, a la navegación, a la aviación, a los aficionados, etc.

La U. I. R. se preocupa de repartir las longitudes de ondas de Europa. En Bruselas se estableció una estación de control encargada de las medidas para darse cuenta de si las emisoras europeas se sujetan a las longitudes de ondas concedidas.

La U. I. R. organiza regularmente Congresos, en el curso de los cuales se discuten las longitudes de ondas concedidas en Europa. Este organismo internacional no puede, sin embargo, contrarrestar las decisiones tomadas en Washington.

De todo esto resulta fácilmente que el desarrollo de la radiodifusión en estos cuatro últimos años hace necesario un nuevo examen de las decisiones tomadas hasta la fecha. En opinión de todos, la gama de longitudes reservadas a la radiodifusión debe ser notablemente aumentada. Este punto será objeto de todas las discusiones de la Asamblea que ha de celebrarse en Septiembre de 1932 en Madrid. Sin duda ninguna esta Conferencia, como la de Washington, supondrá un jalón importante en la historia de la Telefonía sin hilos.

Mas, es sabido que en el campo de la radiodifusión universal ha surgido una grave e inesperada complicación motivada por la llamada carrera de potencia, ya que surgen por doquier las llamadas superestaciones que, con su enorme potencia en antena, provocan una situación anárquica de interferencias. Este es uno de los puntos más difíciles y delicados sobre el cual habrá de dictaminar la próxima Conferencia.

GRAN BAZAR

DE

Ramón Puga y Hermanos

Disfrute a la moderna
Adquiera un moderno y perfecto aparato radio-fonógrafo Atwater Kent y las horas se le volverán minutos escuchándolo

ATWATER KENT RADIO-FONOGRAFO

AUTO ELECTRICIDAD
Diputación, 234 - Barcelona

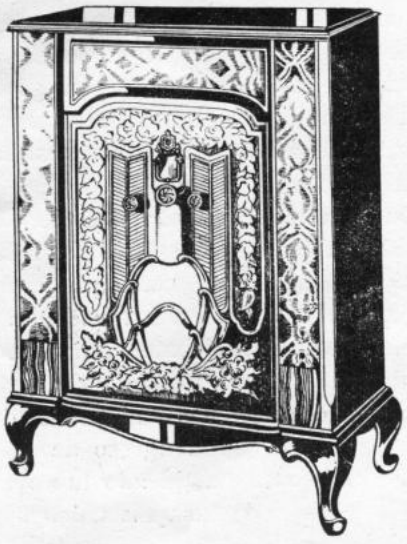
Madrid - Valencia - La Coruña - Bilbao - Sevilla - Alicante

ÚLTIMAS CREACIONES EN CALZADOS

Muebles :-: Loza
Cristal :-: Objetos para regalo
Material eléctrico

ORENSE

TIENDAS, 9 Y 11 Y ARCEDIANOS, 12
TELÉFONO N.º 263



"CROSSLEY"

LA MARCA DE CALIDAD EN RADIOTELEFONÍA

La selectividad de sus receptores es tan grande como la del mejor superheterodino, siendo insuperable la pureza de sus altavoces

Aparatos de sobremesa, muebles y Radio-fonógrafos

DE VENTA EN

ELECTRO-RADIO

FUENTE DE SAN ANDRÉS, 30

Demostraciones en su salón de audiciones y a domicilio

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Ateneo Ferrolán

EL CENTENARIO DEL REVÓLVER

A bordo de un vapor que en el verano de 1830 navegaba de Boston a Calcuta, iba entre la tripulación un grumete de dieciséis años, llamado Samuel Colt, de Harford. En los momentos libres Colt trabajaba en la confección del modelo en madera de una pistola de su invención que se diferenciaba de las otras en uso, en que tenía un barrilete giratorio. Los compañeros del joven Colt le miraban con ironía y se burlaban de él, viendo como perdía su tiempo; no suponían que entre las manos de Colt estaba naciendo una de las invenciones más importantes del siglo XIX en lo que hace referencia a la armería.

Colt en Londres sacó patente de su invento y, un año más tarde, lo patentó también en los Estados Unidos. La patente americana decía: una pistola con cilindro giratorio, algunas recámaras de cartucho y un solo cañón.

El joven Colt era probablemente un excelente hombre de negocios porque logró fundar en América una sociedad para la explotación de su invento. Edificada por Paterson una fábrica, utilizando como fuerza motriz la corriente del río Passaic, a la edad de veinte años Colt veía su sueño hecho realidad; la primera pistola Colt.

Poco después fué forzoso reconocer que no era fácil encontrar compradores para la nueva arma. El Gobierno de los Estados Unidos, cuando Colt le ofreció su arma ni siquiera le contestó. La fábrica estaba próxima a la ruina cuando en el lejano Texas fué proclamada la pequeña y nueva república de Lone Star, y como una república sin armas tiene poco valor, el joven Colt recibió un hermoso encargo y los compradores quedaron encantados de la nueva pistola a pesar de que fuese muy primitiva en comparación con los revólvers actuales. El revólver Texas pesaba dos kilos y medio, constituyendo, sin embargo, un progreso notable sobre las pistolas anteriores, porque disparaba cinco tiros seguidos.

En 1836 Colt marchó a Florida, donde hacía estragos la guerra civil. Los oficiales del ejército de este país quedaron contentos de la nueva arma, y provisto de cartas de recomendación, Colt partió para Washington, ofreciendo de nuevo su pistola al Gobierno, pero no fué escuchado.

Cuando regresó a Harford se le presentó un capitán de Texas, llamado Walker, el cual le trajo un modelo perfeccionado de su pistola. Poco después salieron los revólvers llamados Walker-Colt, que han sido tan apreciados por la caballería. Los habitantes de Texas libraban entonces rudos combates con los indios commanches, y pronto no hubo un solo hombre en Texas que no llevara la nueva arma. Los indios huían despavoridos ante las gentes de Texas armadas de Colt, y contaban a sus hermanos que los rostros pálidos utilizaban armas de fuego terribles, tirando tantos tiros como dedos tenían en las dos manos.

A pesar de esta popularidad los negocios de la fábrica iban mal, y en 1843 Colt tuvo que cerrarla. Pero ocurrió un hecho que dió a la fábrica Colt nuevas probabilidades de existencia. Texas se incorporó a los Estados Unidos, lo cual motivó la guerra americano-mejicana.

El general Taylor, comandante de las fuerzas americanas, convencido de la excelente calidad del Colt, encargó 1.000 revólveres, pagando por ellos 28.000 dólares; otros pedidos importantes se sucedieron, y una nueva fábrica, que existe todavía, fué edificada en Harford.

La fiebre del oro dió en el oeste americano una popularidad formidable al Colt, porque en el equipo de cada buscador de oro iba necesariamente un Colt. Su precio aumentó, llegando a valer 100 dólares, y en el oeste americano se decía que un hombre sin Colt era un ser incompleto; un cow-boy sin Colt, no era más que un ente ridículo y desgraciado.

Samuel Colt alcanzó con su invento una fortuna de 5.000.000 de dólares, pero no pudo disfrutarla mucho tiempo, porque falleció en 1862, cuando contaba solamente cuarenta y ocho años.

OLOROSO J. C. W. C.

Ateneo Ferrolán

De Ajedrez

DIVAGACIONES

EL AJEDREZ Y LA GUERRA

«La vida es un tablero de ajedrez, con sus días y sus noches, en que el Destino juega con nosotros como piezas...»

Shakespeare.

El creciente interés y afición que este juego ha despertado en las gentes de España, ha influenciado también a la dirección de esta simpática Revista y la ha decidido, muy acertadamente, a abrir sus columnas a los ajedrecistas.

En el desfile, ya iniciado por valiosos colaboradores, toca hoy el turno al más modesto, que aun así no puede rehusar el compromiso grato y honroso de «echar su cuarto a espadas», en tema de su mayor afición y cariño.

Con el propósito de continuar en una serie de charlas, divagando sobre el juego, hasta escalar cimas algo elevadas, empezaré hoy por el tema fundamental de la definición del juego y sus analogías y diferencias con la guerra.

¿Qué es el ajedrez? El ajedrez no es un pasatiempo, no es un juego solamente recreativo; el ajedrez tiene una cualidad especialísima que lo hace ser una diversión favorita para la naturaleza humana.

El ajedrez es «un combate», y un combate noble, porque empiezan ambos adversarios con fuerzas idénticas, igualmente dispuestas, y conocen en todo momento los movimientos de su enemigo. El factor suerte —diferencia esencialísima con la guerra— resulta eliminado; todo fía en la profundidad de las combinaciones, en el ingenio de las jugadas, en la previsión y efecto remoto de los movimientos, y más que nada en las partidas empeñadas, en la resistencia psíquica y mental de los jugadores, para soportar la tensión de la lucha.

Todo esto establece analogías muy señaladas con la guerra, como con ésta la tienen todos los combates; pero no hay que exagerar, como algunos que creen, ya, encontrar el equivalente de las piezas con las distintas Armas y así, por ejemplo se oye hablar de que la Caballería son los caballos y la Artillería los alfiles y las torres, y esto es inexacto, porque a nada que se conozca la naturaleza íntima del juego se vé que en un final de peones en bloques inmovilizados, el caballo tiene evidente ventaja, en general, sobre el alfil, y, en cambio, ¿quién pretendería lanzar la caballería sobre un frente atrincherado? ¿Cómo va a negarse la exclusiva capacidad decisiva que entonces tendría la artillería?

En ciertas maniobras del juego hay alguna analogía; los ataques demostrativos, las maniobras fijantes, la ruptura del centro y otras, tienen su representación en el ajedrez, pero de esto a que se hable ya de tipos de batalla y se refiera a una determinada alguna partida concreta, hay que pasar de lo admisible a lo absolutamente caprichoso y convencional.

En lo que existe quizás un parecido más acabado, es entre la evolución de la técnica del juego y la que ha sufrido el arte militar, ocurridas ambas en el último siglo.

La fisonomía de la partida de hoy es análoga a la de la guerra en frentes inmovilizados; la maniobra se realiza casi siempre a retaguardia de cadenas de peones y el golpe decisivo viene determinado, en general, por la concentración de una gran masa activa, que rara vez vence por sí misma, sino que, restándose por cambios y capturas sucesivas de las fuerzas agrupadas por la defensa, origina la debilidad, el desequilibrio, que es causa de la victoria.

A las partidas de combinación, de aspecto teatral, de los Labourdonnais, Morphy y Anderssen, han sucedido las de marcado carácter posicional y analítico de los Pillsbury, Steinitz, Lasker, Capablanca y Alhekine. Si es cierto, como afirmó Leibnitz, que el juego no tiene rango de ciencia, hay que convenir en que la introducción del análisis con toda la profundidad que se emplea modernamente, ha elevado el ajedrez a un grado de perfección extraordinario, y al encanto que producían las maravillosas combinaciones del juego antiguo, siempre bellas y sorprendentes, ha sucedido el deleite que producen la precisión absoluta y la solidez ciclópea de los juegos que hoy se estilan, que concluyen frecuentemente en finales de una armonía y belleza insuperables, pues fundamentándose en debilidades casi imperceptibles, llegan a fraguarse planes para vencer, que admiran por su fuerza y sutileza y revelan un conocimiento

JEREZ Y COÑAC PEDRO DOMECQ

Ateneo Ferrolán

de las propiedades y valores de las piezas y de las posiciones, que nunca se ha tenido.

Las emociones del general en jefe las sufre en el ajedrez el jugador, tan intensamente o más que en la guerra, el director de las operaciones, pues en el juego, testigo presencial de todas las acciones, desde la pequeña escaramuza a la batalla decisiva, el jugador está más directa y totalmente influenciado por las incidencias de la lucha; en cambio, los combatientes, trebejos de madera torneada, sin corazón y sin cerebro, sin vida, o mejor dicho, con una vida que se renueva de partida en partida, no sienten nada, y por eso las combinaciones pueden culminar en modelos que no se podrían obtener en la guerra, porque no sería posible exigir casi nunca, ni con la moral mejor templada, los sacrificios que pueden concebirse y ejecutarse en el tablero, ni los hombres soportarían, sin retroceder, la presión horrible, abrumadora, que sin saberla ni sentirla, puede estoicamente resistir hasta el minúsculo peón, de pie en su escaque. Esta diferencia con la guerra es incuestionable.

La iniciación de la partida, debut, apertura o planteo del juego, tiene, como el despliegue estratégico y las maniobras preliminares en la guerra, una importancia casi siempre decisiva; si un jugador llega en los primeros momentos a apoderarse de puntos esencialmente estratégicos, desde los que dificulte o incluso impida el desarrollo (entrada en acción) de las fuerzas enemigas, éstas sucumbirán aplastadas por efecto del bloqueo prematuramente establecido.

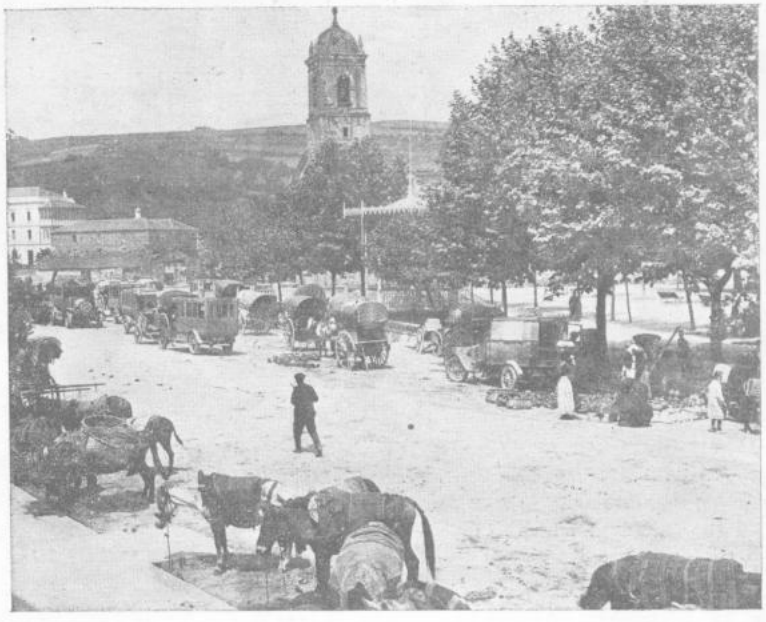
La sorpresa en el ajedrez, como en la guerra, es de una efectividad grande sobre la moral del adversario y se vé frecuentemente cómo una combinación inesperada, aunque sea falsa, produce casi siempre la victoria, porque, indudablemente, la perplejidad limita las facultades mentales del atacado y rebaja su potencia en el momento en que debía emplearla intensamente para salir al paso al asaltante. La serenidad y el frío análisis se imponen en el ajedrez ante las cosas más evidentes, porque casi siempre que nos hacen una jugada, aparentemente descabellada o por lo menos de clara contestación, nos hallamos en un momento delicado del juego, si tenemos enfrente un jugador.

Lo mismo que el generalísimo, puede el jugador conceder, reglamentariamente, recompensas, en el campo de batalla a sus soldados más distinguidos; pero el sistema de recompensas, en ajedrez, es más perfecto que en los ejércitos, porque el jugador, al peón que llega a la octava fila sin ser capturado, haciéndose merecedor del galardón de la metamorfosis, *le adjudica en el acto la jerarquía*, a su juicio, *más apropiada para la consecución de la victoria*, y de simple soldado, en una sola campaña, puede llegar a mariscal, a dama, que también los peones «llevan todos en su mochila el bastón de mariscal».

Y, para terminar, por hoy, diremos que el final de una lucha en tablas, frecuente en ajedrez, es algo quimérico en la guerra, porque a pesar de que, a veces, se haya hablado de la terminación en tablas de un conflicto armado, yo no sé a qué tablas se referirán los que hablan así; desde luego a las del empate no será, si hacen balance, porque ¿qué tablas puede haber en una lucha, cuando por los dos lados no hay más que pérdidas?... Y en ajedrez el que hace tablas no pierde nada, aunque, en muchas ocasiones unas tablas producen peor efecto que una derrota... y *la madera* resulta más hiriente que el acero.

FERMÍN GUTIERREZ DE SOTO.

POSTALES ASTURIANAS



Pintoresco aspecto que ofrece el mercado de Vegadeo (Asturias) en un día de transacciones

(Foto Marqués de Santa María del Villar)

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Jefatura de Obras Públicas de la provincia de La Coruña

ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS CARRETERAS DE DICHA PROVINCIA

CARRETERAS	KILÓMETROS BUENOS	KILÓMETROS MEDIANOS	KILÓMETROS MALOS	KILÓMETROS EN REPARACIÓN
DE PRIMER ORDEN				
Madrid a La Coruña		579 a 582, 599 a 602, 606 y 607	555 al 578	
DE SEGUNDO ORDEN				
Orense a Santiago	645 a 652	653 a 657 y 663 a 666	657 a 662	
Lugo a Santiago	555 a 561	562 a 566 y 609 a 615	567 a 608	576 a 582 y 583 a 592
Crucero del Burgo a La Gira		1 a 4		
Coruña a los Baños de Arteijo		5 a 13	1 a 4	
DE TERCER ORDEN				
Ferrol-Cedeira-Campo Hospital:				
Sección de Ferrol a Cedeira	19 a 32	1 a 18		
Id. Cedeira-Campo Hospital	1 a 12			
Vivero a Linares	16, 18, 19, 36 a 39, 48, 49 y 51 a 74	20 a 31, 47 y 50	17, 32 a 35 y 40 a 46	
Cabañas a Mugardos y ramales de Seijo, Ares y Redes	8 a 10, 6 y 7 de Seijo, 7 de Ares, 3 y 4 de Redes	1 a 7, 8 y 9 de Ares		
Cabañas a Las Puentes	5 a 12 y 20 a 28	1, y 13 a 19	2 a 4	13 a 19
Villar a Curtis	6 a 17 y 18 a 33	1 y 5	2 a 4	
Herves al Puerto de Fontán	6 a 25		1 a 5 y 26 a 30	
Portobello a Malpica:				
Sección de Curtis a Ordenes		1 a 13	14 a 21	14 a 21
Id. de Ordenes a Carballo.		11 a 29	1 a 10	
Id. de Carballo a Malpica		12 a 18	1 a 11	
Golada a Betanzos	62	1 a 48 y 59 a 61	49 a 58	
Boimorto a Muros:				
Sección de Corredoiras a Arzúa		1 a 13		
Id. de Burres a Puente Ulla		18 a 50		
Id. de Puente Ulla a Padrón	53, 54, 57 y 66 a 72	51, 52, 55, 56, 58, 59, 61, 63	64, 65 y 73 a 79	73 a 78
Id. de Padrón a Noya		7 a 19	1 a 6 y 20 a 27	
Id. de Noya a Muros	1 a 12		13 a 37	26 a 37
Padrón a Noya	1 a 7 y 52 a 79	13 a 35 y 45 a 51	8 a 12 y 36 a 44	
Santiago a Camariñas:				
Sección de Santiago a P.te Faílde	2 a 6	11 a 33	1, y 7 a 10	1, y 7 al 10
Id. de Santa Comba a Puente Bayo			41 a 61	

VINO DE MODA: AMONTILLADO MACHARNUDO DOMECQ

Coruña a Finisterre	6 a 19, 33 a 42, 93 a 95, 101, 102 y 107 a 109	1 a 5, 20 a 32 y 71 a 92	43 a 70, 96 a 100 y 103 a 106	51 a 60
Buño a Lage	1 a 13		17 a 24	
Angeles a Noya			1 a 26	
Fene al Castillo de la Palma	1 a 3	4 a 6, y 11	1 de rampas	
Ortigueira a Parga	1 a 3, y 19	7 a 10, 13, 15, 18, 20 a 32	4 a 6, 11, 12, 14, 16 y 17	
Sada a Santa Cruz	3 a 10	1 y 2		3 a 10
El Pasaje a Sada		1 a 5		
Puebla a Corrubedo			1 a 14	
Arillo al Puerto de Mera		3	1 y 2	1 a 3
Arillo al Carballo	3 y 4	1, 2 y 5		
Estación del Burgo al Pasaje y al Piñeiro	1, 2 y 6 a 9			
Puente del Pasaje a Abegondo		3 a 16		
Susana a Puente Ledesma	1 a 5	6 a 17		
De la de Madrid a La Coruña a la de Golada a Betanzos	6 a 16	1 a 5 y 17 a 21		
Id. Id., sección 1.ª trozo único	1 a 6			
Corme a Puenteceso			1 a 9	
Espiñaredo a Cedeira	1 a 21			
Puerto de Mugía a Negreira		7 a 10 y 13 a 15	1 a 6, 11, 12 y 16	1 a 6
Ponte do Porco a Muros		1 a 15	16 a 24	
Id. íd. Celas de Peiro a Sta. Comba	4 al 13			
Ares a Mugardos	1, 2, 4 y 5	3		
Playa de Miño a Villamateo		5 a 10		
Rabadeira al Espíritusanto		1 a 4		
Paseo de la Dársena al Monte de San Pedro		1 a 8		
Puerta de Canido a la de Ferrol a Cedeira	10 a 16	2 a 9	1	
Santiago a La Estrada	2, 10, 11 y 12	1, 4, 5 y 6	3, 7, 8 y 9	
Muros a Corcubión:				
Trozos 1.º, 2.º y 3.º	1, y 9 a 23		2 a 8	
Trozo 5.º	8 a 10	1 a 7		
Montouto al Mesón del Viento		1 a 8		
Santiago al Rodiño	1 a 13			
Los Barreiros a La Esclavitud			1 a 4	1 a 4
Las Traviesas a la de Portobello a Malpica		1 a 18		
El Carballo a Santa Cruz	1 y 2			
De la de Vivero a Linares a la feria de San Saturnino	1			
Estación de Puentedeume a la plaza del Conde		1		
Capela al Rojal	1 a 7	8 y 11	9, 10, 12 y 13	8 a 14
El Barquero a Vares	1 a 7			

Ateneo Ferrolano

Ateneo Ferrolán

Páginas Deportivas

POR FRANCISCO DANS

DEPORTES

Las diferencias esenciales entre gimnasia y deporte, consisten en sus características. Siendo ambos un medio de educación física que emplea como agente el movimiento muscular activo, mientras en la gimnasia este movimiento muscular ha de ser racional, progresivo y metódico, en el deporte ha de ser violento, prolongado, exigiendo el máximo esfuerzo ante una lucha o rivalidad, un estímulo para vencer un obstáculo, un adversario o sobrepasar una marca.

Bien entendido, que al hablar de deporte no hablamos de fútbol, —y merece hacerse esta aclaración porque hoy en día parece que la palabra deporte es sinónima de balón redondo— ya que los juegos deportivos representan una mera variedad de aquel medio de educación física.

Hay una estrecha relación entre la gimnasia y el deporte, pues aquélla debe preceder a éste. Practicar el deporte, que es el esfuerzo sin medida, y el afán de superarse a sí mismo, sin haber empezado por ponerse en condiciones de practicarlo por medio de la gimnasia educativa, es una enormidad tan grande como jugar al fútbol a los quince años.

Hacer solamente gimnasia educativa, sin practicar el deporte, no tiene objeto, y entra de lleno en el papel del médico, —por ejemplo: determinados ejercicios para corregir defectos de conformación— y hacer deporte sin ser precedido de gimnasia educativa, agotaría la juventud. Ambos se complementan, y ambos se precisan. No hay que olvidar que el exceso de energías se consume por medio del deporte, del cual necesita el hombre, porque así como «el juego es el deporte de los niños, el deporte es el juego de los hombres».

Pero antes de dedicarse a la práctica del deporte, es preciso ser reconocido médicamente, y después técnicamente en su morfología; porque no todos sirven o les convienen todos los deportes. Es decir que cada uno debe practicar el deporte según su aptitud particular, y sólo si reúne las condiciones físicas apropiadas.

Sirviendo el deporte para beneficiar la salud, es contrario al mismo el profesionalismo, y aun suponiendo el individuo sano, con condiciones físicas y en edad apropiada, si hace deporte por egoísmo o por moda, lejos de serle beneficioso le será perjudicial. El deporte no debe ser espectacular: debe practicarse por el placer de practicarlo.

He aquí una clasificación de los deportes, prescindiendo de aquellos en que interviene otro factor importantísimo, aparte del factor personal, como son: ciclismo, motorismo, automovilismo, aviación, remo, regatas de balandros, equitación, «skiaje», etc.

- DEPORTES
  - Clásicos . . .
    - Marcha atlética.
    - Carreras . . .
      - de velocidad
      - de medio fondo
      - de fondo
      - a través del campo
      - por equipos
      - de relevos
      - de vallas.
    - Saltos . . . .
      - en altura . .
        - sin carrera
        - con carrera
        - con pértiga
      - en longitud
        - sin carrera
        - con carrera
        - triple salto
    - Lanzamientos . . .
      - Barra española
      - Disco
      - Peso
      - Martillo
      - Jabalina.
    - Pruebas combinadas . . .
      - Penthalon
      - Decathlon.
  - De combate.
    - Boxeo
    - Lucha greco-romana
    - Id. canaria
    - Id. a la cuerda.
  - Náuticos . .
    - Estilos.
    - Saltos.
    - Pruebas clásicas. .
      - de velocidad
      - de medio fondo
      - de fondo.
  - Juegos deportivos.

Los deportes-juegos o juegos deportivos más conocidos son: entre los nacionales, el juego de bolos, pelota al largo y pelota en frontón; y entre los extranjeros, el volley-ball, el fútbol association, el fútbol rugby, el basket-ball, el base-ball, law-tennis, hockey, polo, golf y water-polo.

JEREZ QUINA DOMECQ: GRAN APERITIVO

Ateneo Ferrolán

En otro artículo desarrollaremos unas ideas sobre algunos de los deportes que parece ya empiezan a aclimatarse en nuestra región —boxeo— y otros que no han llegado todavía hasta nosotros pero que parecen atraer ya a las multitudes en otras poblaciones de la Península —rugby, basket— merecedores todos ellos, y no digamos ya los deportes clásicos, de que se les preste una mayor atención porque encierran tantas o más bellezas que el fútbol y apasionan tanto como éste.

EL CAMPEONATO DE ESPAÑA

Ha terminado el campeonato de España de fútbol conquistando nuevamente el título supremo el Athlétic bilbaíno, que logra repetir la hazaña de la pasada temporada adjudicándose el primer puesto de la Liga (en propiedad el trofeo Acha) y el de la Copa.

Aunque este año la clasificación no la ha logrado de una manera tan brillante y concluyente como el pasado, no por eso deja de ser más meritorio el triunfo, que acredita la clase excepcional del conjunto norteño, en la que destacan las individualidades de su famosa ala izquierda.

LA CORUÑA. — Equipo del «Burgas» de Orense, que en el partido con el «Coruña», fué vencido por éste por 2 a 0

Notable ha sido también el esfuerzo del otro Club finalista —el Betis— que empezó brillantemente el campeonato de la segunda Liga y que tras un breve eclipse consigue llegar a la final de la Copa, por derecho propio, eliminando a Clubs de la categoría superior y precisamente de los «históricos»: Sociedad de San Sebastián, Madrid y Arenas, que tan lucida campaña habían hecho el primero en la Liga y el último en la Copa.

Nos conviene hacer resaltar en apoyo de la tesis de uno de nuestros últimos artículos, la gran labor que han realizado con estos equipos sus entrenadores respectivos: Mr. Pentland, bien conocido de todo buen aficionado, y el Sr. Sampere. Así vemos como la labor de este último, tenemos que reputarla altamente beneficiosa desde el momento que su ausencia a poco estuvo que le costase al Murcia su descenso a la tercera división, interrumpiendo así los triunfos que había conseguido al principio de la Liga, y en cambio al pasar dicho entrenador al Betis, que tan mal terminó la Liga —en contraste con sus comienzos— consigue mejorar su forma de tal modo que le vemos disfrutar por derecho propio, como antes decimos, la gran final al Athletic de Bilbao.

* * *

Un magnífico triunfo para el fútbol vigués representa el obtenido por el Ciosvín al vencer de un modo terminante al C. D. Oscense en el campo de Chamartín, logrando inscribir su nombre entre los de los campeones «amateurs» de España y consguiendo sus modestos jugadores para su Club y para su región lo que no han conseguido los «ases».

Felicitamos muy cordialmente al Ciosvín y a sus jugadores que tan alto han sabido poner el pabellón gallego logrando alcanzar el título de campeón «amateur» de España, preciado galardón que ha de estimularlos, como nosotros les estimulamos, para seguir el camino emprendido, demostrando una vez más que poniendo en la lucha entusiasmo y afición se consiguen resultados que muchas veces no se obtienen en mejores conjuntos si faltan aquellas hermosas cualidades que son el alma del deporte, y que son más de apreciar en estos tiempos en que domina el profesionalismo, irreconciliable enemigo que tiende a destruir el deporte.

LA CORUÑA. — Equipo del «Celta» de Vigo, que en el último partido de Riazor fué batido por el «Deportivo» por 3 a 1. — *(Fotos Cancelo)*

PARA PEDIR COÑAC, BASTA DECIR: UN DOMECQ

Ateneo Ferrolán

LOS TRÁGICOS PASOS A NIVEL

INFORME COMPLEMENTARIO DE LA PROPUESTA FORMULADA POR EL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, RELATIVO A SU ESTUDIO Y MEJORA

La propuesta presentada por el Automóvil Club de Cataluña sienta una afirmación y abarca dos extremos.

La afirmación que sienta el Automóvil Club de Cataluña es que la única solución para mejorar los pasos a nivel es su supresión, sustituyéndolos por pasos superiores o inferiores. Toda otra solución es un paliativo que no suprime de una manera absoluta la posibilidad de un accidente. Por muy bien dispuestas que estén las señales luminosas, siempre podrá existir una distracción o una imprudencia, que hagan posible la catástrofe. La instalación de tales aparatos es algo difícil, y su buen funcionamiento está supeditado a causas fortuitas y a actos mal intencionados que, aunque sean castigados, no se evitarán, pues a pesar de que el robo y la estafa son sancionados por el Código Penal, ni han desaparecido los ladrones ni los estafadores, y por lo tanto, para evitar los actos mal intencionados que estropearan las señales avisadoras, más que una pena sería preciso un aumento de la cultura y éste es camino muy largo a seguir. Las señales avisadoras no pueden evitar que un vehículo que tenga paso libre sufra un paro mecánico, si es de motor, o una caída de la caballería en medio de la vía, y que mientras se remedia el caso se presente un tren que produzca un atropello. La falta del personal de guardería, que naturalmente se obtiene con la instalación de las señales automáticas, agrava la situación en este supuesto, que solamente se podría aliviar con un dispositivo que permitiera accionar un semáforo colocado en la vía a cierta distancia del paso a nivel para avisar a los maquinistas que existe un obstáculo en ella. Ello complicaría la instalación haciéndola de más fácil deterioro y además implicaría que todos los conductores de todas clases tuviesen conocimiento de la existencia de estos dispositivos y de la manera de accionarlos.

La subsistencia de un paso a nivel sustituyendo la vigilancia humana por un aparato automático no soluciona el problema y tal vez lo agrava con relación a la circulación, no teniendo otro resultado que el de liberar a las Compañías de ferrocarriles de su responsabilidad en los accidentes, salvo en casos muy especiales. Si esta supresión de responsabilidad viniese acompañada de una reducción importante en los gastos de guardería, aun tendría explicación que se propugnara la instalación del señalamiento automático, pero siendo el coste de este último superior en un 15 por 100 al sistema actual, según se detalla en la Memoria presentada por las Compañías —diferencia seguramente inferior a lo que representa el total de indemnizaciones que por accidentes en dichos pasos a nivel tengan que satisfacer—, no la consideramos aplicable.

No siendo la señalización automática más económica, no siendo más eficaz, no dando una garantía de evitación absoluta de posibilidad de accidentes, consideramos que la mejor solución es la sustitución de los pasos a nivel por pasos superiores o inferiores en todos aquellos casos que sea posible, y que en donde no sea subsista la guardería con todas las garantías que sean necesarias que se especifican en las conclusiones.

Los dos extremos que abarca la propuesta del Automóvil Club de Cataluña se refieren el primero a la manera de aportar fondos para resolver el problema que ha motivado el nombramiento de la Comisión, y el segundo a la manera de resolverlo.

1.º Para disponer de aquellos fondos, propone el Automóvil Club de Cataluña que se destine por el Estado una anualidad, durante veinte años, que permita levantar un empréstito con que coadyuvar a los gastos de sustitución de los pasos a nivel por otros superiores o inferiores y que las Compañías aporten al fondo necesario el importe de la capitalización al tipo de 6 por 100 del coste de las guarderías de los pasos a nivel que se supriman.

La parte correspondiente al Estado propone la indicada entidad que se constituya destinando el 10 por 100 de la cantidad presupuestada en 1930 por ingresos brutos producidos por el impuesto llamado Patente Nacional de Circulación y el 10 por 100 del producto previsto en 1930 del Monopolio de Petróleos, el primero de los cuales es aportado en absoluto por los propietarios de vehículos de motor mecánico y el segundo, sinó en totalidad, en un tanto por ciento muy elevado. Estas dos cantidades en junto ascienden a pesetas 18.200.000.

Además propone que se cree un arbitrio sobre los carros de agricultor, que son los únicos vehículos que circulan por las carreteras sin satisfacer impuesto alguno por el concepto de circulación, y que aprecia podría producir, dado su gran número, tal vez 5.000.000 de pesetas, aunque el arbitrio que se señalara fuese muy reducido.

Esta cantidad total, que se elevaría a 23.200.000 pesetas como anualidad durante veinte años de un empréstito en Renta Amortizable a 4 por 100, sin impuestos, emitida al tipo de 85 por 100, permitiría disponer de un capital de 268.000.000 de pesetas.

Como que los dos impuestos que se hacen contribuir a esta anualidad presentan un crecimiento continuo que en los años que llevan de vida ha sido siempre superior al 10 por 100, no vendría a producir en los presupuestos del Estado más que un retraso inferior a un año en su aumento progresivo.

Aunque se habían hecho indicaciones de que también se proyectaba solicitar una parte de dichos impuestos para la dotación del presupuesto del Circuito de Firmes Especiales, no podría ser esto un obstáculo, por cuanto obteniéndose los ingresos que producen los citados impuestos, de los que circulan por las carreteras, parece muy natural que sus productos se destinen al mejoramiento de los caminos y a la seguridad de la circulación. Ya este criterio está admitido, por cuanto el 25 por 100 del producto de la Patente Nacional de Circulación viene destinándose a las necesidades del Circuito de Firmes Especiales.

Para atender al presupuesto necesario para la sustitución de los pasos a nivel no puede preverse un aumento en los impuestos que gravan a los automovilistas, porque ya hoy son muy elevados. Por el concepto de Patente Nacional el promedio del impuesto se acerca a 400 pesetas anuales. Si admitimos que el recorrido anual promedio de un coche sea de 15.000 kilómetros, puede aceptarse que el gasto de bencina sea de 2.500 litros, y como en virtud del monopolio el Estado percibe por lo menos un beneficio de 0'25 pesetas por litro, el automovilista contribuye al rendimiento del monopolio con 562'50, a las que hay que aña-

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Ateneo Ferrolán

dir las que satisface por el consumo de lubricantes. Si sumamos todos estos conceptos llegamos a 1.000 pesetas aproximadamente, de lo que se deduce que el automovilista para circular viene a satisfacer un peaje de más de seis céntimos por kilómetro, que es muy elevado.

Tal vez podría obtenerse un aumento en la recaudación en el impuesto de transportes que se efectúan por carretera, asimilándolos poco más o menos a los que satisfacen las Compañías de ferrocarriles.

La aportación de las Compañías de ferrocarriles por capitalización de los pasos a nivel que se suprimieran, es más difícil de calcular, porque entran en ella varios factores que deberían ser objeto de un estudio detenido. Uno de ellos es el coste de cada uno de los pasos a nivel, que dependerá del número de guardas y de su sexo; otro el plazo de reversión al Estado de la sección de vía en que se halle emplazado; otro el número de pasos que hoy están dotados de guardería y podrían por su poco tránsito y por sus condiciones especiales dejarse de guardar, y por fín, del aprecio que se hiciera de lo que puedan representar para cada paso las indemnizaciones que se hayan visto obligadas a pagar las Compañías.

En la propuesta del Automóvil Club de Cataluña para dar una norma indicativa de lo que podrá importar la capitalización total, se supone que el número de pasos a suprimir sea de 3.500, que el plazo de reversión sea de 40 años como promedio y que el coste de cada guardería sea de 2.650 pesetas, y así resulta que el total importe de la capitalización al 6 por 100 sería de 139.125.000 pesetas.

Los supuestos admitidos por el Automóvil Club de Cataluña se han deducido del cuadro que figura en la Memoria presentada por las Compañías de ferrocarriles, que se refiere únicamente a la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante. Hay que rectificar alguna de aquellas cifras aumentando algo una de ellas y rebajando otra.

Se supuso al hacer los cálculos que los pasos a nivel situados en estaciones quedaban como actualmente, y que de los pasos clase B, grupo 2.º, y clase C, grupo 2.º, servidos por una guardesa, la mitad entraban en la supresión y la otra mitad quedaban sin guardar, pero pasando la capitalización de las guarderías actuales a acrecer el fondo para la sustitución.

Rectificadas las cifras resultaría que el número de guarderías a suprimir sería de 1.124 para la Compañía de M. Z. A., y para el total de Compañías se elevaría a 3.800, y como el importe actual de las guarderías que se proponen suprimir es para las 1.124 —no se cuentan las 661 de la clase C, grupo 2.º, que se supone quedan sin guardar— de la Compañía de M. Z. A, de 2.839.163, el promedio por paso es de 2.543 pesetas y para las 3.800 representaría una anualidad de 9.663.400 pesetas, que capitalizada a 6 por 100 por cuarenta años nos daría 144.951.000 pesetas.

Está claro que las Compañías no podrían aportar una cantidad tan elevada más que recurriendo a un empréstito; pero para ellas no representaría perjuicio alguno, antes al contrario, les produciría un beneficio; porque la anualidad que deberían abonar para intereses y amortización de tal empréstito sería inferior al coste actual de las guarderías, por haberse capitalizado éstas al 6 por 100; porque no estarían expuestas al aumento de coste por razón de la elevación de jornales, y porque no se ha sumado en ella cantidad alguna representativa del importe de las indemnizaciones.

Estas cifras, que no pueden ser admitidas más que a título indicativo, nos producirían 108.670 pesetas como cantidad promedio a disponer para cada paso a sustituir.

2.º El Automóvil Club de Cataluña, para llevar a cabo la mejora de los pasos a nivel, propone la sustitución de todos ellos con superiores o inferiores, haciendo la salvedad de que en aquellos en que hubiera dificultades insuperables, ya de carácter técnico, ya económico, se conservarán las guarderías y las barreras, dotándolas de elementos de comunicación con las estaciones y ensanchando los espacios entre barreras para permitir, si ello diera tiempo, en caso de descuido, que los vehículos que quedaran encerrados entre ellas pudieran colocarse fuera de los carriles.

La solución es a todas luces radical y decisiva, quedando solamente la dificultad de que no pudieran obtenerse los fondos necesarios para llevarla a cabo, no tanto por el coste de las obras de transformación de cada paso, como por la importancia total de la misma, que como hemos visto precisaría, según las cifras de la propuesta del Automóvil Club de Cataluña, 412.951.000, o sea la emisión de una Deuda que se acercaría a 500.000.000 de pesetas de capital normal.

Hemos dicho que «no tanto por el coste de las obras de transformación de cada paso» lo cual viene a suponer que admitimos como suficiente la cifra de 108.670 pesetas, lo que podríamos demostrar citando un gran número de pasos de esta región cuyo coste no alcanzará ni las dos terceras partes de dicha cantidad, pero no queremos alargar más este informe y pasamos a establecer las siguientes

CONCLUSIONES

1.ª Que no se consienta en lo sucesivo el establecimiento de ningún nuevo paso a nivel en los ferrocarriles para el cruce de carreteras del Estado, provinciales y caminos vecinales.

2.ª Se procederá al estudio de la sustitución de todos los pasos a nivel que existan en los ferrocarriles para el cruce de carreteras del Estado, provinciales y caminos vecinales, por pasos superiores o inferiores. El estudio se efectuará por los ingenieros afectos a las Jefaturas de Obras Públicas del Estado o de la provincia de cada una de ellas, de acuerdo con los ingenieros designados por las Compañías de ferrocarriles interesadas y con la intervención de los ingenieros jefes de las Divisiones de ferrocarriles respectivas.

3.ª Todos los pasos a nivel que se encuentren dentro del casco o del ensanche de las poblaciones que excedan de 50.000 habitantes, no deberán ser objeto del estudio indicado, puesto que es problema que corresponde ser tratado con los Ayuntamientos de aquéllas y que debe ser resuelto con aportaciones económicas de los mismos, como se está tratando de solventar el problema en Barcelona.

4.ª Los pasos a nivel situados dentro de las estaciones continuarán en la misma forma actual, con barrera de determinadas características y servidos por el personal de las estaciones. En los caminos que a ellos conduzcan se colocarán señales avanzadas de forma reglamentaria con prismas reflectores, de los que también estarán dotadas las barreras. En todos los pasos de esta clase en que la carretera lo permita se establecerán barreras longitudinales próximas al paso para encauzar el tránsito y dirigirlo.

5.ª Los pasos a nivel situados en la zona de maniobras se estudiará su supresión, ya por paso superior o inferior, ya por desvío a otro paso próximo.

6.ª Al objeto de disminuir el coste de esta reforma se estudiará la posibilidad de reunir los caminos próximos, siempre que el coste de la obra resulte inferior al de la supresión del paso por sustitución.

7.ª En los expedientes que se incoen para la supresión de los pasos a nivel, ya por sustitución, ya por concentración de caminos, se desestimarán todas las reclamaciones

VINO DE LA RAZA: FORMIDABLE TONICO

Ateneo Ferrolán

que se presenten y no sean justificadas las modificaciones que se propongan, aunque se basen en el mayor recorrido que la concentración de carreteras pueda originar.

8.ª Se solicitará del Estado que destine a la obra de sustitución de los pasos a nivel, para servicio de un empréstito a 4 por 100, sin impuestos, de Deuda Amortizable en veinte años, una anualidad de 23.200.000 pesetas, equivalente al 10 por 100 sobre los ingresos presupuestados en 1930 como producto de la Patente Nacional de Circulación y del Monopolio de Petróleos, y de un arbitrio a crear sobre los carros de agricultor, que no satisfacen impuesto.

9.ª Que se autorice a las Compañías de ferrocarriles para que apliquen la capitalización a 6 por 100 del coste actual de los pasos a nivel a subvencionar la obra de sustitución de los pasos a nivel.

10.ª Que para no perturbar la marcha administrativa y económica de las Compañías de ferrocarriles, las cantidades que deban aportar para la obra de sustitución de pasos a nivel sea satisfecha por el Estado de la Deuda especial que para esta obra se emita, obligando a las Compañías a satisfacer durante el plazo de reversión el coste actual de los pasos que se vayan suprimiendo, quedando sin embargo las Compañías en libertad de emitir Deuda necesaria por su propia cuenta.

11.ª Que los pasos a nivel situados en caminos de muy reducido tránsito queden sin guarderías ni barreras, pero provistos de las señales avanzadas reglamentarias, con prismas reflectores y con señales provistas también de dichos prismas en la proximidad del paso.

12.ª Todos los pasos que existan actualmente o que puedan existir en lo sucesivo que den entrada a fincas particulares, quedará el cuidado de su vigilancia a cargo del propietario de la misma, que será responsable de cuantos accidentes en él puedan ocurrir.

13.ª Cuando por las dificultades de carácter técnico o económico no sea posible la sustitución de un paso a nivel, se le dejará en la forma actual provisto de guardería y barrera, que no podrá ser en ningún caso sustituido por cadena; se le dotará de señales avanzadas con prismas reflectores que se colocarán también en las barreras; se unirán las casillas de los guardas con las estaciones más próximas por comunicación telefónica, y se ensanchará el espacio resultante entre las barreras.

Los gastos de señalamiento avanzado en este caso y en el de los pasos situados en las estaciones y en los pasos de camino de poco tránsito que queden sin guardar, serán soportados por las entidades a cuyo cargo esté la conservación del camino.

Los gastos suplementarios de instalación de comunicaciones telefónicas de pasos subsistentes, con estaciones, y de reforma de barreras, será satisfecho con cargo al fondo de sustitución de paso a nivel.

14.ª Los estudios de supresión de pasos por otro superior o inferior, deberán hacerse, si el Estado admite esta sugestión, rápidamente, formulando por provincia un anteproyecto en que se relacionen los que sean posiblemente sustituibles, con su coste aproximado sólo por apreciación, para estimar si con las aportaciones proyectadas se puede llevar a cabo la obra, y en caso afirmativo, empezar los trabajos en todos aquellos cuyos proyectos estén terminados y mientras se ejecutaran éstos, terminar los proyectos de los restantes, al objeto de que la labor total pueda quedar terminada en el plazo máximo de cinco años.

15.ª Para no producir una perturbación en el mercado con una suscripción de la Deuda que se propone, sería lo más conveniente hacer la emisión y ponerla en circulación tan sólo a medida de la terminación de las obras, pudiendo ser condición de los contratos que las certificaciones serían satisfechas con títulos de la Deuda, a la cotización del día en que se efectuara el pago, con lo cual los intereses de la Deuda emitida no empezarían a devengarse hasta el momento en que hubiese sido aplicado el capital.

PABLO NICOLAU,
Ingeniero y secretario general del Automóvil Club de Cataluña.

El automovilismo en América del Norte

Según *Facts and Figures of the Automobile Industria* (Hechos y Cifras de la Industria del Automóvil), edición 1930, que fué publicada por la Cámara Nacional de Comercio del Automóvil, los impuestos a los vehículos automotores en los Estados Unidos alcanzaron a un total de 930.000.000 de dólares durante el año 1929. Hay ahora 5.677.500 vehículos auto-motores en las granjas de aquel país, según las declaraciones contenidas en dicha revista anual, que se publica cada primavera desde 1919, de transporte auto-motor. Entre las cifras publicadas en este volumen relativas al automovilismo, figuran las siguientes:

El 57 por ciento de los automóviles son propiedad de poblaciones que tienen menos de 1.000 habitantes.

Cuatro millones setecientos mil obreros trabajan para subsistencia de los transportes a motor.

El término medio de vida de un automóvil es de seis años y nueve meses.

El coste medio de funcionamiento por milla de un coche para cinco pasajeros es de 6,5, o sea un tercio de centavo de dólar por milla por persona.

El distrito de Columbia tuvo el mayor tanto por ciento de aumento en el registro de coches el año pasado, siendo dicho aumento de 19,7 por 200.

De los coches vendidos en 1929, 2.800.000 reemplazaron a los que quedaron inutilizados y fuera de servicio.

El Estado de Nevada es el que usa más camiones por población, teniendo un camión por cada 11,6 personas.

Hay 660.000 millas de carreteras pavimentadas en los Estados Unidos.

Dieciséis mil quinientas escuelas rurales consolidadas, tienen en funcionamiento 42.000 ómnibus.

En 1.032 poblaciones de los Estados Unidos, con más de 10.000 habitantes, hay servicios locales de ómnibus.

JEREZ Y COÑAC PEDRO DOMECQ

Ateneo Ferrolá

AUTOMÓVILES MATRICULADOS EN GALICIA

DURANTE EL MES DE MAYO

Número de inscripción	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS	VECINDAD
		PROVINCIA DE LA CORUÑA	
4020	Ford	Sres. González y López Miranda	Coruña.—T.ª Lombardero, 11.
4021	Chevrolet	D. Marcelino Núñez Arias	Santiago.—San Antonio, 25.
4022	Ford	» Juan Rodríguez Castro	La Baña.
4023	Id.	» Manuel Vidal Mejuto	Arzúa.
4024	Chevrolet	» Cayetano Rivera López	Fene.
4025	Id.	» José Cernadas y D.ª José Romaní.	Esteiro (Muros).
4026	Id.	» José Ferreiro Montoto	Silleda (Pontevedra).
4027	Id.	» Manuel Reboiras	Dodro.
4028	Citroën	» José María y D. Ramón Ramos	Carballo.
4029	Chevrolet	» Leonardo Ameneiro Lorenzo	Mugardos.
4030	Ford	» Baltasar Lence y D. Emilio Ojea.	Monfero.
4031	Id.	» Maximino Mato Andrade	Santiago.—San Pedro, 42.
4032	Chevrolet	» Peregrino Brañeiro	Padrón.
4033	Id.	» Manuel Barco Laña	Vedra.
4034	Ford	» Eulogio Sendón	Malpica.
4035	Id.	» Emilio Mollón Canle	Sada.
4036	Id.	» Manuel Fernández Rodríguez	Ames.
4037	Id.	» Manuel Vázquez Caamaño	Santiago.
4038	Id.	El mismo	Id.
4039	Id.	D. Manuel Conde y Conde	Outes.
4040	Dodge-Brothers	» Plácido Castelo Losada	Santiago (Las Barreiras).
4041	Ford	» José Antelo Rial	La Baña.
4042	Marmon	» José Otero Illobre	Bergondo.
4043	G. M. C.	» José Rodríguez y Rodríguez	Foz (Lugo).
4044	Gran Paige	» Antonio López Rodríguez	Coruña.—Pardo Bazán, 10.
		PROVINCIA DE LUGO	
1664	Chevrolet	D. Isidoro Valcarce López	Lugo.—Ronda de Castilla, 30.
1665	Ford	» Isaac García Mares	Lugo.—San Marcos, 29.
1666	Id.	» César Prieto Ferreiro	Coto de A.
1667	Id.	» Isaac García Mares	Lugo.—San Marcos, 29.
1668	Chevrolet	» Valentín Mourín Martínez	Villaestela de Herederos (Sama).
1669	Id.	» Marcelino Alonso Méndez	Navia de Suarna.
1670	Id.	» Manuel Barreiro Sánchez	Rigosa (Pastoriza).
1671	Citroën	» Ramón Fernández Souto	Trabada (Lugo).
1672	Ford	» Gerardo Breñanova Balado	Mosteiro (Pol).
1673	Dodge-Brothers	» Agustín Barrio Martínez.	Lugo.—Ronda de Castilla, 19.
1674	Id.	D.ª Carmen Alonso Cano	Lugo.—Ronda de Castilla, 19.

DOMECQ NO COMPITE EN PRECIOS, SOLO LO HACE EN CALIDAD

Ateneo Ferrolán

Número de inscripción	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS	VECINDAD
		PROVINCIA DE ORENSE	
1542	Hispano Suiza	D. Emilio Alvarez Pérez	Cortegada.—Baños, 6
1543	G. M. C.	D.ª Florinda Ortega	La Gudiña.
1544	Chevrolet	D. José Fraga García	Trabancas (Pontevedra).
1545	Ford	» Constantino Rodríguez	Orense.—Progreso, 58.
1546	Id.	» Manuel Rodríguez Estévez	Grijó.—Ramiranes.
1547	Citroën	» Jesús González Vázquez	Celanova.—Calle Encarnación.
1548	Ford	» Castor Iglesias Fariñas	Sobrado del Obispo (Orense).
1549	Id.	» Santos Díaz Martínez	Quinta (Ramiranes).
1550	Id.	» Manuel Graña Carrera	San Martín (Ribadavia).
1551	Id.	» Nicolás Niño Bellón	Orense.—V. Pérez, 16.
		PROVINCIA DE PONTEVEDRA	
4357	Automoto	D. Antonio Mora Martínez	Poyo.
4358	Citroën	» Fulgencio Ruiz	Vigo.
4359	Ford	» M. Cerqueiro y D. M. Cabanelas	Ardán.
4360	Dodge-Brothers	» Alfonso de Sax	Vigo.
4361	G. M. C.	» José María Puig	Pontevedra.
4362	Ford	D.ª Cándida Lago Lago	Lavadores.
4363	Id.	D. Miguel Martínez González	Arbo.
4364	Dodge-Brothers	» Francisco Barros	Sotelo de Montes.
4365	Ford	» Herminio Raño	La Lama.
4366	Dodge-Brothers	» Fermín de Robles	Astorga.
4367	Citroën	» Francis Patrón	Vigo.
4368	Dodge-Brothers	» Miguel Balea Figueroa	Id.
4369	G. M. C.	» José María Puig	Id.
4370	Ford	» José Chapela	Marín.
4371	Dover	» Manuel Vilela Pereira	Pontevedra.
4372	Federal	» Juan Muñoz	Carballino.
4373	Id.	» Antonio Fernández Fernández	La Estrada.
4374	Ford	» Pedro Abelleira	Poyo.

¡SOCIOS DEL AUTO-AERO CLUB!

Vosotros sois los dueños de sus publicaciones; por decirlo así, sus editores. Distinguid con vuestras compras a los anunciantes. Empezad siempre diciéndoles:

"HE VISTO SU ANUNCIO EN NUESTRA REVISTA"

Si fueseis ya clientes de la casa anunciadora, no dejéis de referiros a ella en el curso de la conversación. Con esta labor personalísima, que no os representa sacrificio alguno, hacéis un gran servicio al Club.

¡Y el Club sois vosotros!

PARA PEDIR COÑAC, BASTA DECIR: UN DOMECQ

Ateneo Ferrolán

Páginas especiales del Club

Oficinas de información y servicios gratuitos para los señores socios

El Club facilita gratuitamente a sus socios, mapas e itinerarios de carreteras, datos sobre estados de las mismas, precios de hoteles, etc., y se encarga de la matrícula de coches, expedición de carnets de circulación y conducción, altas y bajas en la contribución del automovilismo, obtención de documentos para viajar en automóvil por el Extranjero, abonando los derechos legales de las dependencias expedidoras con cargo a los socios.

EN LA SECRETARIA GENERAL FUNCIONA EL CONSULTORIO JURIDICO PARA TODO CUANTO SE REFIERE AL AUTOMOVILISMO EN SUS MULTIPLES MODALIDADES

Cambios de domicilio y reclamaciones

Rogamos a los señores socios que se ausenten temporalmente de sus habituales domicilios en la Región, sobre todo en esta época de verano, lo comuniquen al Club, para enviarles puntualmente la Revista, documentación, etc.

Igualmente les suplicamos notifiquen a la Secretaría general si observan irregularidad en la recepción de la Revista, y si obra en su poder un ejemplar de los Reglamentos de Circulación Urbana e Interurbana, el de Circulación de Vehículos con motor mecánico (con los apéndices de extracto de multas, Convenio internacional de circulación automovilista, etc.), publicación editada por el Club, gratuíta para los socios y de venta al público, al precio de dos pesetas.

Bolsa de trabajo de conductores y mecánicos

De acuerdo con la Sociedad Centro Protección Chófers de La Coruña, se ha inaugurado este servicio, y para su normal funcionamiento y utilidad de patronos y obreros en oferta y demanda, se suplica a los señores socios de este Club, que los que precisen conductores o mecánicos se sirvan manifestarlo en Secretaría general, indicando la categoría del vehículo y sueldo del empleado, a quien en su aptitud y condiciones morales garantiza el expresado Centro Protección Chófers de La Coruña, que, a su vez, remite relación de empleados que desean colocarse.

CONDUCTORES, desean colocarse. Informes en estas oficinas.

Compra-venta de coches usados

Igualmente se suplica a los señores socios que deseen comprar o vender, lo manifiesten en las oficinas de Secretaría, especificando los datos usuales en estas transacciones. Para seriedad de las mismas, confianza de compradores y vendedores, el Club tiene los servicios de peritos fijos que garanticen el estado del vehículo, y a cuyo personal abonarán sus derechos los contratantes, más un pequeño tanto por ciento al Club por gastos de esta Bolsa de compra-venta.

VENTAS

Magnífico automóvil «Renault» cerrado, cuatro asientos, 12 HP., poco recorrido. 5.000 pesetas.
Razón: Payo Gómez, 5, tercero.

HUDSON modelo 1930, siete asientos. Carrozado con lujo. Recorrido once mil kilómetros. Estado como nuevo. Dispuesto para toda clase de reconocimientos. Se vende en excelentes condiciones.
Diríjanse a Orense, Apartado de Correos, 3.

Estado y señales de carreteras

Para dirigirnos a quien competa su remedio, rogamos a los señores socios nos indiquen, precisando claramente situación topográfica, las carreteras o caminos que se encuentren en mal estado para la circulación, o aquellos sitios que por su peligro no haya las señales reglamentarias de prevención.

Trípticos y pasajes de Aduanas

Afiliado este Club al Automóvil Club de España, los señores socios que deseen viajar por el extranjero, pueden solicitarlos en esta Secretaría general.

Para mejor servicio y en interés de los socios peticionarios, les rogamos que cuando deseen trípticos y pasajes de Aduanas, los soliciten con diez días de anticipación, como mínimum, a la fecha de su salida

JEREZ QUINA DOMECQ: GRAN APERITIVO

Ateneo Ferrolán

de España, y llenen con exactitud todos los epígrafes de los impresos que se les remite en momento oportuno, acompañando los siguientes documentos:

Fotografía del conductor, de dimensiones 45 × 45 centímetros.

Permiso nacional de conducción.

Idem ídem de circulación.

Itinerarios

A disposición de los señores socios, y mediante precio al público, en las oficinas de Secretaría general se facilitan los siguientes itinerarios hechos por este Club:

Lugo-Tuy, por Vigo.
Tuy-Oporto.
Oporto-Coimbra.
Coimbra-Lisboa.
Lisboa-Badajoz.
Badajoz-Sevilla.
La Coruña-Ferrol.
La Coruña-Lugo.
La Coruña-Ribadeo, por la costa, y Ribadeo-Covadonga, por ídem.
La Coruña-Luarca-Gijón, por la costa.
Gijón-San Sebastián, por Santander.
San Sebastián-Barcelona, por Huesca y Lérida.

Hallazgo

de un tapón de radiador coche marca «Renault», que se encuentra en esta Secretaría general, entregándose a quien se presente a recogerlo, acreditando la propiedad del mismo.

Un garage con tarifas especiales para los señores socios del Club

El Garage E. Lousa, (antes Galicia), establece la siguiente tarifa especial para los señores socios del Auto-Aero Club:

Jaulas independientes	Ptas.	30'—
Coches al patio	»	20'—
Abonos de 31 lavados	»	54'25
Abono engrase	»	2'25

Para reparaciones, venta de repuestos, accesorios, etcétera, precios especialísimos para los señores socios, a los cuales recomendamos utilicen este garage, que cumple puntualmente y con esmero y perfección cuanto trabajo se le encomienda.

GARAGE LOUSA (ANTES GALICIA)

Servicio permanente

PASADIZO DE PERNAS, 9 TELÉFONO 1941

FACILIDADES
PARA RODAR POR NUESTRAS CARRETERAS

El Auto-Aero Club acaba de editar un original Reglamento de Circulación. A la fría prosa de las disposiciones legales sobre la circulación, se ha añadido un Apéndice muy interesante y útil que forzoso es considerar indispensable al automovilista.

El emplazamiento de todos los surtidores de gasolina en Galicia. El de las estaciones telegráficas y telefónicas. Las distancias a los puntos de destino. La multa que corresponde por cualquier infracción. Los trámites necesarios para la circulación a través de las diferentes naciones. Las tarifas del servicio telefónico e inalámbrico internacional. Un mapa gráfico de distancias parciales. Más datos interesantes en muchas ocasiones.

PIDA QUE LE ENSEÑEN UNO EN CUALQUIER LIBRERÍA

LE AGRADARÁ Y SE QUEDARÁ USTED CON ÉL

Precio: DOS pesetas

OLOROSO J. C. W. C.

Ateneo Ferrolá

Optica Lázaro

ÚNICA EN GALICIA QUE TIENE MAQUINARIA PARA LA FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE CRISTALES PARA LENTES

Bailén, 14 — LA CORUÑA

ENRIQUE LÓPEZ MATO

Construcción de carrocerías de todas clases

Chapistería y Tapicería

Construcción y reparación de radiadores

JUAN FLÓREZ, 45 Y 47

LA CORUÑA

HOTEL PROVINCIANA

Propietario: JOSÉ LAGO OTERO

Castelar, 9 — LA CORUÑA

Apartado 91 - Teléfono 2875

Dr. Flórez del Cueto

MEDICINA GENERAL

ESPECIALIDAD

ENFERMEDADES DEL ESTÓMAGO, INTESTINOS HÍGADO, NUTRICIÓN Y SANGRE

CONSULTA: De once a una y de cuatro a seis

Cantón Pequeño, 22 - 1.º

LA CORUÑA

FOTO BLANCO

Material completo para la fotografía. Laboratorio para entrega rápida de trabajos a los señores aficionados. Alquiler de películas Pathé Baby

Capitán Galán, 37 — LA CORUÑA — Teléfono N.º 2114

HOTEL EUROPA

ACREDITADO ESTABLECIMIENTO

CENTRO DE LA POBLACIÓN

San Andrés, 81 y 83 — Teléfono 2175

LA CORUÑA

JOAQUÍN GARCÍA DE DIOS Y LINARES

Abogado y Profesor Mercantil

JESÚS MANUEL BALBOA LÓPEZ

Profesor Mercantil

CORREDORES DE COMERCIO COLEGIADOS, POR OPOSICIÓN

Compraventa de valores públicos e industriales, cuentas de crédito, préstamos, pignoraciones, descuentos, etc. :-: Operaciones en el Banco de España y demás Bancos locales

Oficinas: RÚA NUEVA, 9

(Palacio del Marqués de Santa Cruz de Rivadulla)

Teléfono N.º 1492 — SANTIAGO

Manuel Sendón Amado

ABOGADO-PROCURADOR

Tabernas, 24 — LA CORUÑA

Neumáticos GOOD-YEAR

OLEGARIO CAMPOS Y C.ª (S. L.)

Casa Central: SANTIAGO - Senra, 9

Sucursales - LA CORUÑA: Cantón Pequeño, 24
OVIEDO: Melquiades Alvarez, 7 - MADRID: Avenida, 12

Ateneo Ferrolán

AUTO-ELECTRICIDAD, S. A.

Llevar en el equipo eléctrico de su coche una batería **Willard** presupone la seguridad absoluta de tener con ella el más potente y brillante alumbrado, de duración ilimitada.

Suministramos, además, toda clase de material eléctrico «Delco-Remy»; filtros «A. C.» para gasolina y aceite; radiadores «Harrison»; cinta de frenos y correas «Hycoe» de ventilador; maquinaria y herramientas «Van-Dorn» y «Manley» para talleres y garages; amortiguadores hidráulicos «Lovejoy», etc., etc.

TENEMOS INSTALADOS LOS MEJORES TALLERES DE GALICIA PARA REPARACIONES ELÉCTRICAS EN AUTOMÓVILES, Y CONTAMOS CON PERSONAL TÉCNICO ESPECIALIZADO

Willard STORAGE BATTERY

AUTO-ELECTRICIDAD, S. A.

Teresa Herrera, 13

LA CORUÑA

RESERVADO

PARA LA

JOYERÍA MANSO

LUGO

:GRAN HOTEL: CONTINENTAL

Teléfono N.º 1.109

Apartado de Correos, 23

LA CORUÑA

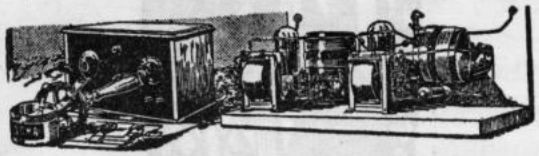
"BAR CORUÑA"

ESPECIALIDAD

VINOS DEL RIBERO

MARISCOS

Calle de los Olmos **LA CORUÑA**



TALLERES ELÉCTRICOS VILLANUEVA

REPARACIONES ELECTRICAS EN GENERAL

VENTA DE APARATOS DE RADIO Y ESPECIALIDAD EN REPARACIONES

Ronda de Castilla, 28 **LUGO** **Teléfono 278**

PALAIS DE BLANC

DE

CONSTANTINO FERNANDEZ

Ropa blanca :-: Géneros de punto

Fajas y corsés :-: Telas

SAN ANDRÉS, 51 LA CORUÑA

Ateneo Ferrolá

PAÑERÍA

PARA CABALLERO

POR EL

Enorme Surtido

Dibujos Selectos

y Precios Económicos

NADIE PUEDE COMPETIR CON LOS

Grandes Almacenes

CELSO FERRO

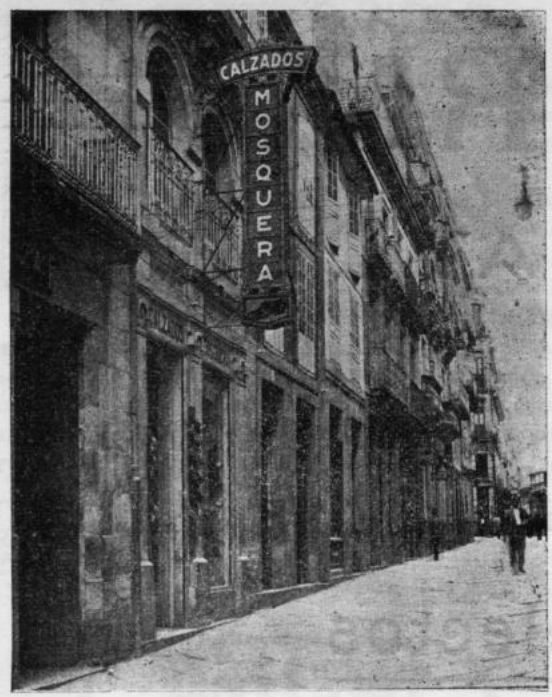
ÚLTIMAS NOVEDADES

PRECIOS DE FÁBRICA

GARANTIZAMOS LA SOLIDEZ DEL COLORIDO

Paz, 1 - ORENSE

Ateneo Ferrolán



Visite en ORENSE la Casa de los Zapatos

Calzados Mosquera

Lamas Carbajal, 40 (antes Instituto)

NEMESIO PEREIRA

COSECHERO Y EXPORTADOR
: DE VINOS DEL RIBERO :
FRUTOS DEL PAÍS

Puente Canedo (Bellad) **ORENSE**

ALMACENES DE MADERAS DE TODAS CLASES

LABRADAS Y SIN LABRAR, DEL PAÍS Y AMERICANAS

SIERRA MECÁNICA

Manuel López López

Avenida Buenos Aires, 87 **ORENSE** **Teléfono núm. 98**

CARBONES MINERALES Y VEGETALES

DE

MARIA JUANA ALONSO

Servicio a domicilio

San Miguel, 5 **ORENSE** **Teléfono 219**

LA REGIÓN

DIARIO INDEPENDIENTE DE INTERESES GENERALES, DE NOTICIAS Y AVISOS

ORENSE 15 Febrero de 1910

Boletín de la Comisión de Monumentos de Orense"

Su labor cultural

Perfiles

COMENTARIOS

¿Sexo débil?

Es el periódico de más circulación de Orense

"EL ESPRIT"

SOMBREROS PARA SEÑORA

MERCERÍA Y NOVEDADES

Paz, núm. 28 **ORENSE**

CHOCOLATES
NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS

ORENSE

FRAGA

TALLER ELÉCTRICO

Bobinado de motores y dinamos :-: Carga y reparación de baterías

Instalaciones completas de Automóviles

Estación de servicio de la batería U. S. L.

Avenida Buenos Aires, 16 **ORENSE**

Ateneo Ferrolán

TEATRO ROSALÍA CASTRO

EL DÍA 28 DE JUNIO

DEBUT

DE LA

GRAN COMPAÑÍA

ALCORIZA

EMPRESA PEREIRA

TELÉFONO 1077

LA CORUÑA

MOTORES

MARINOS E INDUSTRIALES

"KERMATH"	(gasolina)	desde 3	a 450 HP.
"BAUDOUIN"	»	» 4	a 55 HP.
"JOHNSON"	(portátil)	» 1 1/2	a 32 HP.
"VAN BLERCK"	»	de 33 HP.	
"BOLINDER'S"	(aceite pesado)	desde 6	a 600 HP.

"COLUMBIAN" - Hélices bronce manganeso

"AUTOPULSE" - Bomba-filtro para automóvil

"DEE-WITE" - Canoas y Cruceros (14 a 40 millas hora)

"JOHNSON" - Hidroplanos de regata y Canoas rápidas

RECAMBIOS :-: ACCESORIOS

AGENTE EXCLUSIVO

JUAN J. VAZQUEZ

J. Flórez, 60 LA CORUÑA Teléfono 1211

¡Automovilistas!

¡PROPIETARIOS Y CHAUFFEURS!

Si queréis que vuestros coches se destaquen por la elegancia y buen gusto de sus pinturas, tened bien presente este nombre

BOULLÓN HERMANOS

GRANDES TALLERES DE PINTURAS

DE AUTOMÓVILES EN GENERAL

ÚNICOS EN GALICIA

Si pintáis vuestro coche en estos talleres
siempre parecerá nuevo

LA CORUÑA
Juan Flórez, 138

SANTIAGO
Pombal, 16-F

YA SURGIÓ LA PANACEA

DE GRANOS HERIDAS QUEMADURAS

UNGÜENTO SANDINO

DE VENTA EN FARMACIAS

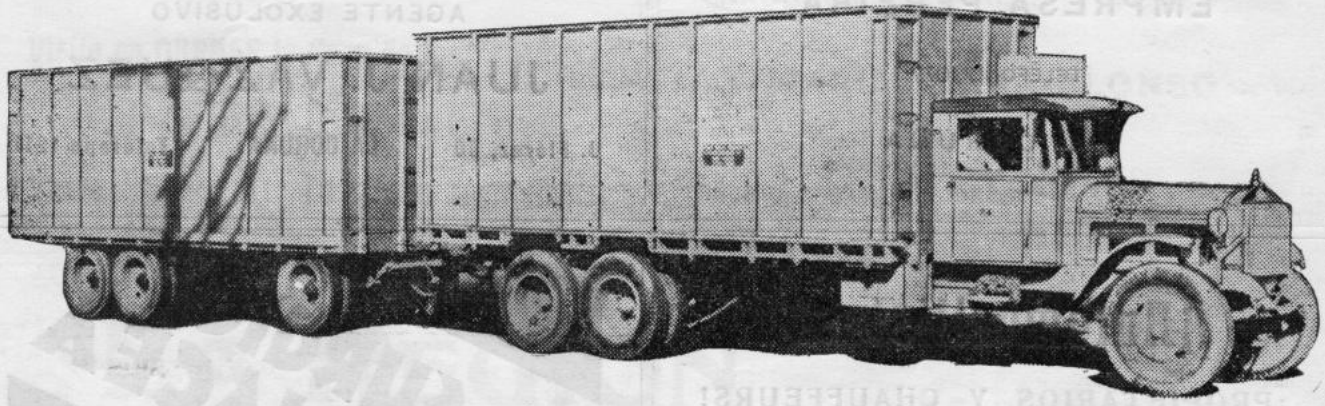
Ateneo Ferrolá

Super-Camiones

desde una hasta doce toneladas

Tractores
Volquetes
Tanques
Regaderas
Omnibus

Sterling



SEGURIDAD - RAPIDEZ - ECONOMÍA

DISTRIBUIDORES

Ciordia y Larrinaga

FUENTERRABÍA, 23 :-: PRÍNCIPE, 51 :-: EASO, 1

SAN SEBASTIAN

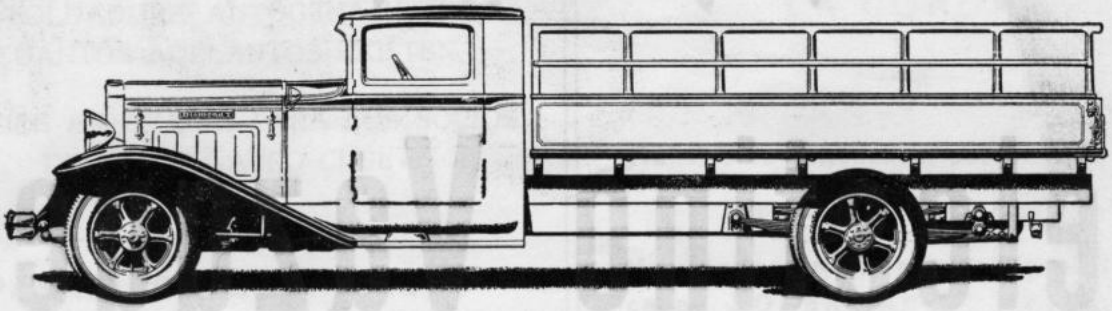
AGENTES EN TODAS LAS CAPITALES

Importante stock de repuestos

DIAMOND T

DE UNA A DOCE TONELADAS

El de más kilometraje al menor costo proporcional



Hace VEINTISIETE AÑOS que la fábrica **DIAMOND T** dedica su actividad únicamente a la fabricación de camiones, y esta experiencia asegura con toda garantía que **DIAMOND T** ha resuelto el PROBLEMA DE TRANSPORTES DE CARGA Y VIAJEROS.

Su famoso surtido proporciona para cada uso un **DIAMOND T** perfectamente adaptado a las necesidades del cliente. Comprende CAMIONES DE TODAS LAS CAPACIDADES para TRANSPORTES RÁPIDOS Y CARGAS PESADAS.

Todos los **DIAMOND T** llevan frenos hidráulicos en las cuatro ruedas o FRENOS NEUMÁTICOS WESTINGHOUSE. Todos van dotados de potentes motores de camiones, incluso el modelo de cuatro cilindros con cigüeñal de cinco cojinetes. Todos los demás llevan MOTORES DE SEIS CILINDROS Y SIETE COJINETES DE BANCADA EN EL CIGÜEÑAL. Todos llevan, asimismo, muelles supletorios traseros. Todos, en fin, son HERMOSOS, IMPONENTES Y DE PRECIO MUY BAJO EN RELACIÓN CON SU ALTA CALIDAD.

VISITE LAS EXPOSICIONES

TOMÁS PIÑEIRO CABARCOS

LA CORUÑA

Payo Gómez, 7 — Teresa Herrera, 8

Ateneo de Ferrol

Visite usted el

BAZAR

Celestino Vázquez

Grandes existencias

y surtidos

Pida Calzados **"CELESTY"**

Son los mejores

y de más duración

ORENSE **MONFORTE**

Ateneo Ferrolá

Garage Lousa

(ANTES "GALICIA")

EL DE MAYOR CABIDA DE LA REGIÓN

ESTACIÓN PERMANENTE
DE ENGRASE Y LIMPIEZA

TALLER DE REPARACIONES
CON SOLDADURA AUTÓGENA Y TODOS
CUANTOS ADELANTOS EXISTEN

PRECIOS ESPECIALES PARA LOS SOCIOS
DEL «AUTO-AERO CLUB»

PASADIZO DE PERNAS, 9

(CAMINO NUEVO)

TELÉFONO NÚM. 1941

LA CORUÑA

LABORATORIOS FOTOGRÁFICOS

PARDO REGUERA

CAPITAN GALAN, 92 (ANTES REAL)

TELÉFONO 2134

LA CORUÑA

Trabajos de aficionados, por personal técnico

Reportajes industrial y gráfico

Material completo para fotografía, de las casas KODAK, AFGA, ZEISS - IKON y principales marcas

Distribuidor exclusivo para la provincia de La Coruña de las placas y películas de la casa M. CAPPELLI, de Milano

LUBRICANTES "ATLANTIC"

ATLANTIC MOTOR OILS

PARA AUTOMÓVILES

ACEITES PARA MÁQUINAS MARINAS, DINAMOS Y MOTORES ELÉCTRICOS, TRANSFORMADORES COMPRESORES, TRASMISIONES, ETC.

VALVULINAS Y GRASAS CONSISTENTES

PARAFINAS DE TODAS CLASES

CORUÑA
Plaza de Lugo, número 12
Teléfono N.º 2023

VIGO
Avenida García Barbón, 51
Teléfono N.º 2740

Garage España

PROPIETARIO

José Rodríguez García

SERVICIO PERMANENTE
JAULAS INDEPENDIENTES
AIRE GRATIS :-: GASOLINA
ACEITES :-: GRASAS
BANDAJES Y ACCESORIOS

SITUADO ENTRE LAS CALLES

Betanzos, 5, 7 y 9, Rosalía Castro y Juan Flórez

TELÉFONO 1935

LA CORUÑA

Ateneo Fernán

Casa Yáñez

CAMISERÍA Y CONFECCIONES

Ofrece a V. constantemente las últimas creaciones de la moda para caballero

SURTIDO COMPLETO

RENOVACIÓN CONSTANTE

GRANDES EXISTENCIAS

ARTÍCULOS EXTRANJEROS LEGÍTIMOS

PRECIOS FIJOS

SERIEDAD EN LAS OPERACIONES

Frente al Banco de España

LUGO

Teléfono 266
Apartado 46

MUY IMPORTANTE

Consumiendo las acreditadas Galletas

"La Garibarcia"

puede obtener uno de los valiosos JUGUETES que a su numerosa clientela regala

Si consume Chocolate, ninguno como el Chocolate "GARÍN".

Recuerde siempre el Chocolate "GARÍN".

En su establecimiedto, venda Chocolate "GARÍN".

Donde haga sus compras, exija Chocolate "GARÍN".

Reconocido por el público de buen gusto y paladar exquisito, no hay mejor que el Chocolate "GARÍN".

GARÍN

Ronda de Santiago, 46

Apartado 27 **LUGO** **Teléfono 268**

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO

INSTALACIONES DE CALEFACCIONES Y CONDUCCIONES DE AGUAS

M. Becerra, 26 - Apartado de Correos 20 - Teléfono 54

LUGO

LA CASA MÁS IMPORTANTE DE LA PROVINCIA EN SU GÉNERO

Los elegantes compran sus zapatos en los

CALZADOS SEIJAS

MEDIDAS :-: TALLER DE ARREGLOS

Conde Pallares, 1 (esquina soportales) - Teléfono 246-R.

LUGO

MESA

SASTRE

CONDE PALLARES, 18

LUGO

"VIDRIERÍA LUCENSE"

Fábrica de espejos :-: Taller de biselado :-: Vidrieras artísticas. Rótulos grabados y decoración del cristal :-: Lunas, vidrios, baldosilla, baldosas prismáticas

J. DÍAZ CARREIRA

LUGO